Pêches et Océans Canada
Garde côtière canadienne

Fisheries and Oceans Canada
Canadian Coast Guard

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE
PLAN D'ACTIVITÉS
2011–2014

1962 - 2012
50
Garde côtière canadienne

Un passé honorable, un avenir engagé

Canada

Publié par:
Services de gestion intégrée des affaires
Pêches et Océans Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0E6

Garde côtière canadienne : Plan d'activités 2011-2014
Disponible sur l'Internet :
www.ccg-gcc.gc.ca

Also available in English.

DFO/2011-1641
Cat. No. Fs151-12/2011
ISSN 1917-3806 (Imprimé)
Cat. No. Fs151-12/2011F-PDF
ISSN 1924-5998 (En ligne)

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada 2011

GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

PLAN D'ACTIVITÉS

2011–2014

TABLE DES MATIÈRES

Message du commissaire v
Introduction vii
Histoire de la Garde côtière canadienne 1

SECTION UN : QUI NOUS SOMMES ET CE QUE NOUS FAISONS 2

Mandat légal 2
Qui nous servons et ce que nous faisons 3
Comment nous sommes structurés et gérés 5
Gouvernance ministérielle 5
Groupes consultatifs externes 7
Notre cadre opérationnel : 7
La Garde côtière, les clients, les intervenants et le gouvernement canadien 7

SECTION DEUX : LE POINT SUR LA SITUATION 9

SECTION TROIS : PRIORITÉS 13

Priorités stratégiques 14
1. Renouvellement des actifs 14
A. Initiatives de renouvellement de la flotte de la Garde côtière 15
B. Initiative de renouvellement des actifs à terre de la Garde côtière 19
C. Améliorer l'entretien des actifs 20
2. L'Arctique 22
3. Intervention environnementale 25
4. Sûreté maritime 27
5. Navigation électronique 28

Priorités en matière de gestion 30
1. Gestion de la main-d'œuvre 30
Des effectifs qualifiés et représentatifs 30
Le perfectionnement et le soutien des effectifs 32
Une gestion juste et efficace 34
2. Pratiques uniformes de la gestion deactivités 36
Moderniser le processus de planification des activités et de répartition des ressources 36
Ententes sur les niveaux de service avec les clients du MPO 36
Identité plus forte de la Garde côtière canadienne 37
3. Cadre de programme stratégique pour les services maritimes de la GCC 38
4. 50e anniversaire de la Garde côtière canadienne 38

SECTION QUATRE : PERSPECTIVE RÉGIONALE 39

Aperçu 39
Principales initiatives 41
Terre-Neuve-et-Labrador 41
Maritimes 42
Québec 42
Centre et Arctique 43
Pacifique 44

SECTION CINQ : CE QUE NOUS FAISONS TOUS LES JOURS 45

Aperçu des ressources financières et humaines...45

Services par activité et sous-activité de programme 48

Aides à la navigation 48

Nos services... 48

Le programme des aides à la navigation est offert par... 48

Nos clients... 49

Regard vers l'avenir... 49

Réinvestissement dans les biens 51

Gestion des voies navigables 52

Nos services... 52

Le programme de gestion des voies navigables est offert par... 54

Nos clients... 54

Regard vers l'avenir... 54

Principale initiative 56

Réinvestissement dans les biens 56

Services de communications et de trafic maritimes 57

Nos services... 57

Le programme des Services de communications et de trafic maritimes est offert par... 58

Nos clients... 58

Regard vers l'avenir... 59

Principales initiatives 61

Réinvestissement dans les biens 61

Services de déglaçage 62

Nos services... 62

Le programme des services de déglaçage est offert par... 62

Nos clients... 63

Regard vers l'avenir... 63

Services de recherches et sauvetage 66

Nos services... 66

Le programme de recherche et sauvetage est offert par... 66

Nos clients... 67

Regard vers l'avenir... 67

Garde côtière auxiliaire canadienne 69

Principales initiatives 70

Services d'intervention environnementale ... 72

Nos services... 72

Le programme d'intervention environnementale est offert par... 73

Nos clients... 74

Regard vers l'avenir... 74

Principale initiative 76

Réinvestissement dans les biens 76

Sûreté maritime 77

Nos services... 77

Regard vers l'avenir... 78

Principale initiative 79

Réinvestissement dans les biens 82

État de préparation opérationnelle de la flotte 82
Nos services... 83
La mise en œuvre du programme de préparation opérationnelle de la flotte repose sur... 83
Nos clients... 84
Regard vers l'avenir... 86
Capacité opérationnelle de la flotte 87
Principales initiatives 88
Entretien de la flotte 90
Principales initiatives 91
Approvisionnement de la flotte 91
Réinvestissement dans les biens de la flotte ..91
État de préparation des biens à terre (précédemment intitulé Services de gestion du cycle de vie des biens) 92
Nos services... 92
Le programme sur l'état de préparation des biens à terre est offert par... 92
Nos clients... 92
Regard vers l'avenir... 93
Principales initiatives 94
Réinvestissement dans les biens 96
Collège de la Garde côtière canadienne 97
Principales initiatives 99
Activités internationales 101

SECTION SIX : INFORMATION FINANCIÈRE 103

État des initiatives de gestion financière pour la Garde côtière 103
Environnement opérationnel 103
Actif et passif 104
Effet des injections récentes de fonds 105
Conclusion 106

ANNEXE A : DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS À LA GCC 112

ANNEXE B : PROGRAMME DE RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT 114

ANNEXE C : ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME DE LA GCC 115

ANNEXE D : RECOMMANDATIONS DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE (2000 ET 2002) : TRANSITION VERS LES ENGAGEMENTS DU PLAN D'ACTIVITÉS DE 2011-2012 116

Recommandations de la vérificatrice générale – 2000 117

Recommandations de la vérificatrice générale – 2002 120

ANNEX E : PROGRAMME DE GESTION 122

Liste des acronymes 124

Index 126

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Dépenses prévues de la GCC par activité de programme 45

Tableau 2 : Coûts des services de la GCC par activité de programme, 2011-2012 ... 46

Tableau 3 : Nombre total d'équivalents temps plein (ETP) utilisés par activité de programme..... 46

Tableau 4 : Ressources en 2011-2012, Aides à la navigation 51

Tableau 5 : Ressources en 2011-2012, Gestion des voies navigables 56

Tableau 6 : Ressources en 2011-2012, Services de communications et de trafic maritimes 60

Tableau 7 : Ressources en 2011-2012, Services de déglaçage 65

Tableau 8 : Ressources en 2011-2012, Services de recherches et sauvetage 70

Tableau 9 : Ressources en 2011-2012, Services d'intervention environnementale 76

Tableau 10 : Ressources en 2011-2012, Sûreté maritime..... 79

Tableau 11 : Ressources en 2011-2012, État de préparation opérationnelle de la flotte 88

Tableau 12 : Ressources en 2011-2012, État de préparation des biens à terre 93

Tableau 13 : Nombre d'élèves-officiers au Collège de la Garde côtière canadienne..... 98

Tableau 14 : Affectations financières par région, 2011-2012 99

Tableau 15 : Calcul des affectations budgétaires de 2011-2012 de la GCC 106

Tableau 16 : Affectations budgétaires de la GCC de niveau inférieur, crédit 1 et crédit 5 107

Tableau 17 : Affections financières par activité de programme, 2011-2012..... 108

Tableau 18 : Affectations financières par région, 2011-2012 108

Tableau 19 : Affectations financières par activité de programme et par région, 2011-2012 109

Tableau 20 : Programmes nationaux par activité de programme, 2011-2012 110

Tableau 21 : Objectifs de recettes nettes en vertu d'un crédit à la GCC par activité de programme, 2011-2012 110

Tableau 22 : Survol du budget des immobilisations majeures et des dépenses prévues de la GCC..... 111

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Structure de la gestion de la GCC 6

Figure 2 : Affections financières par région en 2011-2012..... 47

Figure 3 : Services prévus par programme en 2011-2012 84

Figure 4 : Répartition des coûts prévus des navires par client, 2011-2012 86

Figure 5 : Distribution des navires et des hélicoptères à l'échelle nationale, 2011-2012..... 87

MESSAGE DU COMMISSAIRE

Depuis 50 ans, la Garde côtière canadienne (GCC) symbolise service et sécurité. Non seulement les femmes et hommes qui la composent ont fait preuve d'excellence en matière de prestation de services, mais ils en ont incarné les idéaux.

Alors que nous nous apprêtons à célébrer notre 50e anniversaire en 2012, nous préparons une série d'événements pour honorer les contributions que nous avons apportées à cette nation maritime qu'est le Canada. Toutefois, même si nous célébrons le passé, nous devons aussi envisager. Notre avenir sera marqué par une demande accrue de nos services, les changements climatiques dans l'Arctique, les avancées techniques et une présence plus importante dans le Nord.

À la suite d'investissements considérables dans l'entretien et le renouvellement de ses actifs navigants, la GCC est entrée dans une période de restriction budgétaire. Le récent discours du Trône a confirmé que le gouvernement du Canada allait continuer à miser sur l'emploi et la croissance, tout en s'efforçant d'éliminer le déficit. Étant donné la conjoncture économique actuelle, la GCC doit réfléchir et agir de façon plus stratégique, chercher de nouvelles façons de fournir ses services de manière efficace et rentable, et déterminer si la technologie peut permettre de remplacer ses méthodes traditionnelles.

J'ai le plaisir de présenter le *Plan d'activités 2011-2014* de la GCC, qui expose notre orientation pour les trois prochaines années. Nous concentrerons nos efforts sur les priorités suivantes en matière de stratégie et de gestion, qui influencent directement notre capacité à servir les Canadiens. Voici ces priorités stratégiques : *renouvellement des actifs; l'Arctique; programme d'intervention environnementale; sûreté maritime et navigation électronique.* Nous allons également mettre l'accent sur les priorités suivantes en matière de gestion : *gestion de l'effectif, pratiques de gestion des activités uniformes, cadre stratégique du programme et 50e anniversaire de la GCC.*

Grâce à ces priorités, la GCC veillera à ce que nous possédions des capacités opérationnelles durables en mer et sur terre, que nous continuions de soutenir les avancées de la Stratégie pour le Nord du gouvernement et que nous renforcions notre programme d'intervention environnementale. De plus, nous devons prendre en compte les implications d'un changement organisationnel consistant à adopter une culture influencée à la fois par la sûreté et la sécurité nationale plutôt que par la sûreté maritime uniquement. Nous ferons également appel à l'innovation et à la technologie en mettant en œuvre e-navigation, ce qui nous permettra de réduire nos frais et d'offrir des services très en demande. Nous continuerons à investir dans notre personnel, parce que nous reconnaissons que le point fort de la Garde côtière réside dans ses employés dévoués et professionnels. En cette période de restriction budgétaire, la modernisation de nos processus de gestion

et de planification des activités ainsi que de la répartition des ressources nous permettra de contrôler et de redistribuer les ressources disponibles, au besoin, en fonction des priorités de l'organisation.

En plus du plan d'investissement et du plan stratégique des ressources humaines, notre nouveau plan d'activités nous permettra de maintenir le cap au moment où nous nous préparons à faire face aux difficultés occasionnées par la constante évolution de l'environnement opérationnel. Nous avons hâte de voir ce que l'avenir nous réserve, mais nous restons attachés à notre passé et poursuivons fièrement notre tradition d'excellence du service.

Marc Grégoire
Commissaire, Garde côtière canadienne

INTRODUCTION

La Garde côtière canadienne a développé un plan d'activités intégré afin de présenter d'une part, ses priorités, puis ses activités sur le plan opérationnel. Il s'agit d'une version élaborée des éléments de la Garde côtière canadienne (GCC) énoncés dans le Rapport sur les plans et les priorités du ministère des Pêches et des Océans (MPO) déposé chaque année au Parlement.

Le plan d'activités couvre une période de trois ans et fait l'objet d'une mise à jour chaque année. Certains des engagements et des initiatives décrits dans ce plan d'activités constituent des réponses aux examens et aux rapports. Pour cette raison, nous avons souligné au moyen d'acronymes les engagements concernant notre examen du budget de services votés de 2006, le rapport de 2007 de la vérificatrice générale (VG), le Plan d'action de gestion d'équité en matière d'emploi du MPO (PAG ÉE du MPO) de 2008-2011, la vérification du Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD) de 2010, ainsi que les constatations du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) réalisé en 2008.

VISION

Grâce à l'innovation et l'excellence, un chef de file reconnu dans le domaine des services et de la sécurité maritimes.

MISSION

Les services de la Garde côtière canadienne aident à répondre aux priorités du gouvernement du Canada et favorisent la prospérité économique, en plus de contribuer à la sécurité, l'accessibilité et la protection des eaux canadiennes.

VALEURS ORGANISATIONNELLES

- ✔ Travail d'équipe
- ✔ Professionnalisme
- ✔ Intégrité
- ✔ Service de qualité
- ✔ Innovation

Le plan d'activités se divise en six sections :

1. « **Qui sommes-nous et ce que nous faisons** » dans laquelle notre mandat, nos clients, notre structure et notre gestion, les résultats que nous tentons généralement de réaliser, ainsi que le lien qui existe entre nos activités et le travail des autres ministères du gouvernement sont définis.
2. « **Où nous en sommes actuellement** », qui résume notre environnement opérationnel, ainsi que les incidences et les risques correspondants.
3. « **Notre centre d'intérêt** », où l'on énonce nos priorités stratégiques.
4. « **Perspective régionale** » où l'on décrit les activités particulières à une région.
5. « **Ce que nous faisons tous les jours** », où l'on décrit nos activités opérationnelles, ainsi que nos services continus sont décrits.
6. « **Informations financières** », où l'on décrit la répartition du financement obtenu du Parlement.

Le plan comporte également des annexes qui renferment de l'information sur nos dépenses d'immobilisations, ainsi que la façon dont nous répondons aux différentes recommandations de la vérificatrice générale.

Deux rapports d'étape sont publiés pendant l'année, l'un en milieu d'exercice et l'autre à la fin de l'exercice financier. Ces rapports d'étape sont affichés sur le site Web de la Garde côtière où ils sont accessibles à la population.

On peut trouver d'autres renseignements sur les activités de la GCC dans le Plan stratégique des ressources humaines, le Plan d'investissement intégré et le Rapport annuel de la flotte. Ces rapports sont disponibles, avec le Plan d'activités, sur le site Web de la Garde côtière. http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Publications.

HISTOIRE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Les premiers canots de sauvetage et les premiers phares au Canada ont été établis sur la côte est, durant les années 1700. Les patrouilleurs sont d'abord apparus le long du littoral de l'est et dans la région des Grands Lacs durant les années 1800, en réponse à un urgent besoin de protection et de réglementation des bateaux de pêche et des navires commerciaux.

Au moment de la Confédération, en 1867, le gouvernement fédéral a assumé la responsabilité des divers éléments de l'infrastructure marine, y compris :

- les aides à la navigation;
- les stations de sauvetage;
- les canaux et les voies navigables;
- les organismes de réglementation maritime; et
- l'infrastructure côtière de soutien.

Le ministère de la Marine et des Pêches, créé en 1868, s'est vu confier la responsabilité de cette infrastructure marine. En 1910, la marine du Canada, qui était le précurseur de la marine canadienne, a été créée à partir de certains éléments de la flotte du ministère. Le transport maritime et les pêches sont devenus deux ministères distincts en 1930. La responsabilité du transport maritime est passée au ministère des Transports en 1936.

Le ministère des Transports maintenait une flotte de 241 navires, qui est devenue la base de la Garde côtière. Cette flotte avait plusieurs usages qui font maintenant partie du mandat de la GCC, y compris les aides à la navigation, le déglaçage, ainsi que la recherche et le sauvetage.

À compter des années 1940, de nombreuses organisations et collectivités ont fait pression sur le gouvernement pour créer une Garde côtière nationale. La Garde côtière canadienne a été créée officiellement le 26 janvier 1962. Le Collège de la GCC (CGCC) a été créé en 1965. Situé sur l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, le Collège forme les jeunes hommes et femmes pour le service au sein de la GCC.

Le gouvernement fédéral a restructuré la GCC à deux reprises depuis 1962 :

- En 1995, la fusion de la Garde côtière à Pêches et Océans Canada a permis de jumeler la flotte de la Garde côtière aux flottes des secteurs des Sciences et de Conservation et Protection de Pêches et Océans. Cette fusion a permis de mieux utiliser les ressources grâce à des navires à tâches multiples, en plus d'avoir réduit la taille de la flotte nouvellement combinée.
- En 2005, la GCC est devenue un organisme de service spécial (OSS) du MPO. Ce statut d'OSS est venu confirmer la place de la Garde côtière en tant qu'institution nationale et le rôle important qu'elle assume en offrant les services maritimes que requièrent les utilisateurs des voies navigables canadiennes. Cette décision est également venue confirmer la place de la Garde côtière en tant qu'exploitant de la flotte civile du gouvernement dans le cadre des programmes du MPO et auprès des autres ministères du gouvernement.

En 2012, la GCC célèbrera son jubilé d'or – 50 ans au service de la population canadienne.

1

SECTION UN : QUI NOUS SOMMES ET CE QUE NOUS FAISONS

La Garde côtière canadienne exerce une influence importante directe sur la vie des Canadiens. Nous aidons à assurer l'utilisation sécuritaire des voies navigables canadiennes et contribuons à la bonne marche de l'économie canadienne.

Symbole de sécurité reconnu dans l'ensemble du pays, la Garde côtière est présente sur trois océans, le fleuve Saint-Laurent, les Grands Lacs et d'autres voies navigables importantes. Souvent, la GCC est également la seule présence fédérale dans de nombreuses collectivités éloignées, autochtones et de l'Arctique. Travaillant sur le plus long littoral au monde et dans des conditions météorologiques parmi les plus difficiles, la GCC offre des services 24 heures par jour, 365 jours par année (pour de plus amples renseignements sur ce que nous faisons tous les jours, veuillez consulter la section 5, à la page 45).

MANDAT LÉGAL

Le mandat de la Garde côtière provient de l'*Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867*, lequel donne au gouvernement du Canada un pouvoir législatif exclusif sur la navigation, le transport, les phares, les bouées et l'île de Sable.

La *Loi sur les océans* confère au ministre des Pêches et des Océans la responsabilité du déplacement sécuritaire, économique et efficace des navires en eaux canadiennes, en fournissant des services d'aide à la navigation, de communication maritime, de gestion du trafic, de déglaçage, de gestion des glaces ainsi que des services d'entretien des chenaux.

La *Loi sur les océans* donne aussi au ministre la responsabilité du secteur maritime du programme fédéral de recherche et de sauvetage, d'intervention en cas de pollution marine et d'apporter son soutien aux autres ministères, bureaux et organismes du gouvernement par la fourniture de navires, d'aéronefs et d'autres services. La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* attribue au ministre des Pêches et des Océans les responsabilités, pouvoirs et obligations associés aux aides à la navigation, à l'île de Sable, à la recherche et au sauvetage, aux interventions en cas de pollution marine ainsi qu'aux services de trafic maritime.

En vertu de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* (LPPEA), un arrêté du Ministre peut être émis au nom du gouverneur en conseil par le ministre des Transports, dans le but de donner un soutien et une autorité écrite pour les actions prises au nom du ministre par un commandant désigné sur place pour tout déversement dans l'Arctique. Assujettie aux règlements découlant de la LPPEA et aux accords interministériels applicables, la Garde côtière canadienne détient la responsabilité première de l'intervention en cas de déversements provenant de navires ou de source inconnue, ainsi que d'incidents de pollution qui se produisent durant le chargement ou le déchargement d'un navire ou consécutifs à la manutention d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes.

QUI NOUS SERVONS ET CE QUE NOUS FAISONS

En tant que seule flotte navale civile au Canada, nous offrons à la population une grande variété de programmes et de services dans quatre domaines majeurs, à savoir la prestation des programmes de la GCC; le soutien aux programmes de Pêches et Océans Canada (MPO) et des autres ministères gouvernementaux; l'appui à la mise en œuvre des décisions et priorités gouvernementales ainsi que du programme fédéral élargi.

EN MOYENNE, AU COURS D'UNE JOURNÉE, LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE :

- sauve 10 vies;
- aide 58 personnes dans 26 cas de recherche et sauvetage;
- fournit 55 services d'aide à la navigation;
- traite 1 547 contacts radio maritimes;
- dirige 2 325 mouvements de navires commerciaux;
- escorte 4 navires commerciaux durant la saison des glaces;
- mène 11 patrouilles de surveillance des pêches;
- soutient 3 missions hydrographiques;
- appuie 8 campagnes d'évaluation scientifique;
- gère 3 incidents de pollution;
- sonde 5 kilomètres de fond de chenaux de navigation.

La GCC joue un rôle essentiel dans la vie des Canadiens en étant présente partout le long des côtes les plus longues du monde, dans les Grands Lacs, dans la voie navigable du Saint-Laurent et dans le fleuve Mackenzie. Nous fournissons des services aux navigateurs, aux exploitants de traversiers, aux pêcheurs, aux navigateurs de plaisance, aux installations portuaires, aux communautés côtières, aux autres ministères fédéraux et à la population en général. Voici des exemples :

- Nous sommes prêts à entreprendre une mission tous les jours, 24 heures sur 24, dans presque toutes les conditions possibles. Lorsque des phénomènes météorologiques extrêmes nous frappent et que les autres navires sont rappelés au port, il arrive souvent qu'on demande aux navires de la Garde côtière de prendre la mer pour y sauver des vies, briser la glace afin de libérer les navires emprisonnés ou offrir une quelconque assistance pour permettre un passage sécuritaire.
- Nous sommes un symbole visible de la présence du gouvernement fédéral et nous sommes en mesured'assurer la souveraineté du Canada, tout particulièrement dans l'Arctique.
- Nous contribuons à la sécurité et à la protection sur l'eau en intervenant auprès de marins en détresse ainsi que lors de catastrophes et d'urgences à l'aide de notre système de recherche et de sauvetage (SAR) en mer qui s'avère être l'un des plus efficaces au monde, tout en comptant sur l'assistance des Forces canadiennes par voie aérienne et le soutien des bénévoles de la Garde côtière canadienne auxiliaire.
- Nous contribuons à la prospérité économique du Canada en apportant un soutien essentiel à son industrie du commerce maritime intérieur et mondial, dont la valeur atteint 190 milliards de dollars[1]. Par exemple, nous

entretenons et nous réparons les aides fixes et flottantes qui balisent les voies navigables. Nous offrons également des services essentiels de déglaçage qui permettent aux navires d'avancer de façon efficace et en toute sécurité dans les eaux recouvertes de glace de l'Est du Canada et des Grands Lacs en hiver, ainsi que dans l'Arctique durant une grande partie de la saison de navigation. Les services de déglaçage font en sorte que la plupart des ports canadiens, en particulier celui de Montréal, demeurent ouverts au commerce tout au long de l'année. Ils préviennent les inondations le long du fleuve Saint-Laurent et soutiennent les exploitants de traversiers, les pêcheurs et les communautés côtières.

- Nous sommes le principal organisme fédéral d'intervention en cas de déversement de polluants provenant de navires et de sources inconnues dans les eaux relevant de la compétence canadienne, avec une responsabilité particulière en Arctique.
- Nous appuyons les activités des scientifiques du MPO et des autres ministères du gouvernement fédéral comme Environnement Canada, Ressources naturelles Canada et le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada, à qui nous offrons des plateformes. Nous facilitons les activités scientifiques importantes et la recherche comme les campagnes d'évaluation scientifique, essentielles pour déterminer la biomasse et procéder aux évaluations des stocks donnant lieu aux attributions de pêche; la cartographie permettant une navigation sécuritaire; la recherche en eau douce sur les Grands Lacs; la cartographie du fond marin pour aider à justifier les revendications du Canada en vertu de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer*; la recherche ayant pour but d'évaluer les conditions changeantes dans les océans et les impacts du changement climatique.
- Nous contribuons aux activités de sécurité et d'exécution de la loi du MPO, avec des navires consacrés principalement à l'application de la législation sur les pêches pour assurer qu'elles soient ordonnées et durables dans le respect des règlements en la matière. Nous collaborons aussi aux activités de sécurité maritime de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) en participant aux programmes conjoints sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, ainsi qu'à des activités de sécurité maritime réalisées par le ministère de la Défense Nationale, l'Agence des services frontaliers du Canada et Sécurité publique Canada.
- Nous apportons notre soutien aux activités non militaires des autres ministères du gouvernement canadien, dont celui des Affaires étrangères et Commerce international, de Santé Canada ainsi que Transports Canada.

1. Source : Transports Canada. 2010. Le Canada - voué à la promotion de la sécurité maritime, de la sûreté et du commerce, à la protection de l'environnement.

COMMENT NOUS SOMMES STRUCTURÉS ET GÉRÉS

La Garde côtière canadienne est un organisme national dont l'administration centrale se trouve à Ottawa (région de la capitale nationale). Cinq bureaux régionaux couvrent les régions de Terre-Neuve-et-Labrador, des Maritimes, du Québec, du Centre et de l'Arctique et du Pacifique. La GCC est un organisme très décentralisé dont la vaste majorité des employés travaillent à l'extérieur de la région de la capitale nationale.

Le Commissaire assume les fonctions de président-directeur général de l'organisme et relève du sous-ministre des Pêches et des Océans, auquel il doit rendre compte du rendement de la Garde côtière canadienne. Le commissaire dispose des mêmes pouvoirs qu'un sous-ministre adjoint, sauf pour l'application de l'article 33 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, ce qui reflète l'intention de la Garde côtière de s'en remettre au MPO pour les fonctions de contrôleur. La Garde côtière a deux sous-commissaires, qui relèvent du Commissaire : le chef de l'exploitation et le sous-commissaire à l'approvisionnement des navires.

L'administration centrale compte cinq directions (Services Maritimes, Flotte, Services techniques intégrés, Services de gestion intégrée des affaires et Grands projets de l'État), chacune menée par un directeur général qui est responsable des politiques, des programmes, des plans et des normes de service de son domaine fonctionnel. Chacune des cinq régions est dirigée par un commissaire adjoint qui est chargé de diriger la mise en œuvre de tous les services de la Garde côtière dans sa région, conformément aux normes, politiques et pratiques nationales.

Les renseignements relatifs à l'organisation et à la gouvernance sont présentés dans la figure 1.

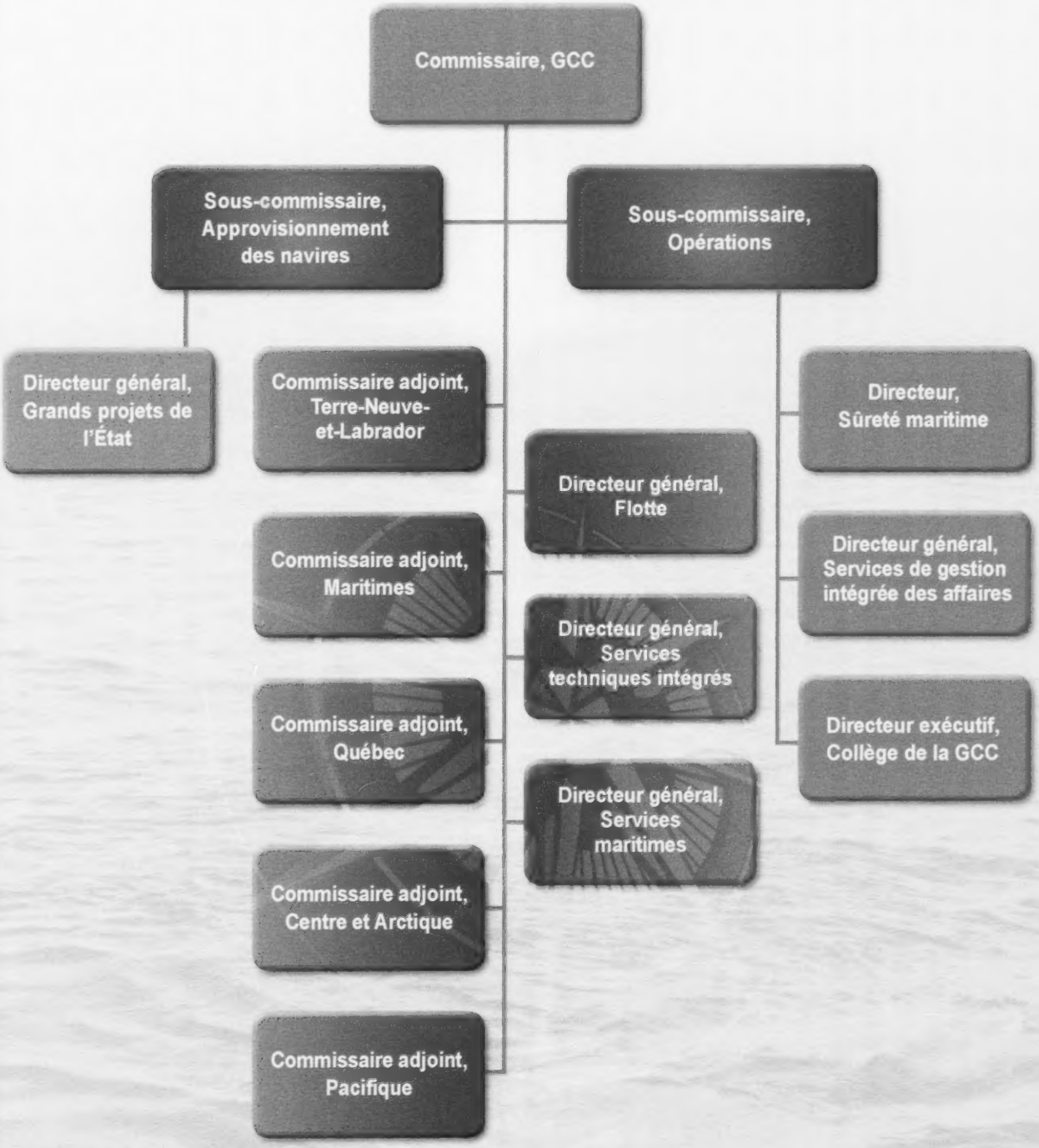
Le **Conseil de gestion (CG) de la Garde côtière** est la principal organisme décisionnel. Le Conseil de gestion, présidé par le Commissaire, est composé des sous-commissaires, des directeurs généraux, des commissaires adjoints et du directeur exécutif du Collège de la Garde côtière canadienne. Le conseiller principal en ressources humaines, le conseiller juridique principal, le conseiller financier principal, le conseiller principal des communications et le conseiller du Commissaire sont membres d'office du CG, qui compte divers sous-comités permanents et temporaires.

Gouvernance ministérielle

La Structure de la Gestion, des Ressources et des Résultats (SGRR) est le fondement de l'approche préconisée par le gouvernement canadien pour renforcer la gestion des dépenses publiques et la reddition de comptes dans l'ensemble de ses organismes ainsi que pour optimiser la démonstration des résultats obtenus pour la population. L'Architecture des Activités de Programme (AAP), l'un des éléments obligatoires de la SGRR,témoigne d'une harmonisation parfaite entre les programmes du MPO et ses trois objectifs stratégiques.

En 2011-2012, le MPO a revu la conception de la SGRR en tenant compte de l'éventail complet de ses programmes et pour améliorer son cadre de mesure du rendement. L'objectif stratégique *Secteurs maritimes et pêcheries économiquement prospères* a également été révisé de façon à ce qu'il reflète les activités, les recherches, les conseils, les décisions, ainsi que les retombées économiques directes et indirectes du MPO. Les deux autres objectifs stratégiques du MPO s'intitulent *Écosystèmes aquatiques durables et Eaux sûres et sécuritaires*. L'harmonisation des programmes de la GCC avec les objectifs stratégiques du MPO est bien illustrée à la page 7, dans la partie « Notre cadre opérationnel ».

Figure 1 : Structure de la gestion de la GCC



À l'appui de la nouvelle SGRR, une structure de gouvernance ministérielle remaniée est entrée en vigueur le 5 janvier 2011. Les nouvelles méthodes de gouvernance sont fondées sur l'harmonisation de la structure des comités ministériels avec l'Architecture des Activités du Programme, pour s'assurer que les processus décisionnels sont efficaces, que les responsabilités sont claires et que la gestion est axée sur les résultats.

GROUPES CONSULTATIFS EXTERNES

Commission consultative maritime nationale (CCMN) et commissions consultatives maritimes régionales (CCMR) – La CCMN et ses six antennes régionales (les CCMR) sont les principaux organes d'interaction de la Garde côtière avec l'industrie du transport maritime. Les commissions favorisent les discussions sur les priorités et les objectifs communs, et elles permettent à la GCC, à titre de fournisseur de services, de recueillir des rétroactions essentielles sur la prestation desdits services.

De plus, la GCC consulte un grand nombre d'intervenants régionaux, incluant des pêcheurs et des plaisanciers, par l'intermédiaire d'organismes locaux tels que les conseils consultatifs maritimes et les groupes consultatifs des pêcheurs. La GCC participe aussi aux conseils consultatifs sur la navigation de plaisance et aux conseils consultatifs maritimes nationaux et régionaux présidés par Transports Canada.

Conseil consultatif stratégique – Présidé par le sous-ministre délégué des Pêches et des Océans du Canada, le Conseil consultatif stratégique est composé de sous-ministres des agences et des ministères gouvernementaux qui reçoivent du soutien ou des services de la Garde côtière. Le Conseil consultatif stratégique contribue aux décisions stratégiques et aux rétroactions sur le rendement des services fournis par la GCC.

Comité consultatif supérieur de projets – Présidé par le sous-commissaire à l'Approvisionnement Approvisionnement des navires, le Comité est composé de hauts fonctionnaires de la Garde côtière ainsi que d'autres organismes fédéraux concernés. Son mandat est d'orienter les projets majeurs d'acquisition en fonction des objectifs nationaux à atteindre.

NOTRE CADRE OPÉRATIONNEL :

LA GARDE CÔTIÈRE, LES CLIENTS, LES INTERVENANTS ET LE GOUVERNEMENT CANADIEN

La GCC ne travaille pas en vase clos. Nous collaborons avec de nombreux clients et intervenants du MPO ou de l'extérieur et nous adaptons nos activités en fonction des résultats qu'ils souhaitent obtenir, tout en tenant compte de certains objectifs à l'échelle gouvernementale. La figure ci-dessous présente nos activités, les liens entretenus et les résultats attendus.

GCC FOURNIT CES SERVICES	POUR PARVENIR À CES RÉSULTATS POUR LES CANADIENS*	RÉSULTATS STRATÉGIQUES	POUR AIDER NOS CLIENTS ET LES INTERVENANTS À ATTEINDRE LEURS PROPRES RÉSULTATS ET OBJECTIFS POUR LE GOUVERNEMENT DU CANADA, IL Y A TROIS RÉSULTATS QUI TOUCHENT L'ENSEMBLE DU GOUVERNEMENT : UN CANADA SÉCURITAIRE ET SÉCURISÉ UNE CROISSANCE ÉCONOMIQUE FORTE UN ENVIRONNEMENT PROPRE ET SAIN POUR D'AUTRES MINISTÈRES ET ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX: LEURS PROPRES RÉSULTATS ET OBJECTIFS
GESTION DES VOIES NAVIGABLES	L'industrie de la navigation commerciale et les navigateurs disposent de renseignements et de services de gestion des chenaux facilitant l'accès aux principaux chenaux de navigation commerciale.	SECTEURS MARITIMES ET PÊCHERIES ÉCONOMIQUE-MENT PROSPÈRES	
AIDES À LA NAVIGATION	L'industrie de la navigation commerciale et les navigateurs ont accès à des systèmes d'aides à la navigation fiables qui permettent une navigation sécuritaire et efficace.		
SERVICES DE DÉGLAÇAGE	Les activités de déglaçage permettent de garder la plupart des ports et des chenaux commerciaux canadiens ouverts toute l'année.		
SERVICES D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE	Atténuation des répercussions sur la santé publique, l'environnement et l'économie en cas de pollution marine.	ÉCOSYSTÈMES AQUATIQUES DURABLES	
SERVICES DE RECHERCHE ET SAUVETAGE	Les personnes exposées à des risques de blessure ou de mort en milieu marin peuvent demander de l'aide. L'intervention de la GCAC est rentable pour la Garde côtière canadienne.	EAUX SÛRES ET SÉCURITAIRES	
SERVICES DE COM-MUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES	Les navires peuvent traverser les eaux canadiennes en toute sécurité.		
SÛRETÉ MARITIME	Les organismes fédéraux d'application de la loi et de renseignement disposent de l'information et du soutien nécessaires pour accroître leur connaissance des déplacements des navires et répondre aux incidents sur l'eau.		
ÉTAT DE PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE DE LA FLOTTE	Une flotte de navires modernes qui répond aux exigences opérationnelles du gouvernement du Canada.		
ÉTAT DE PRÉPARATION DES BIENS À TERRE	Les biens à terre permettent de réaliser les programmes de la GCC.		
COLLÈGE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE	La GCC peut faire appel à du personnel d'exécution compétent pour soutenir les programmes de la Garde côtière.		

**Les mesures de performance pour ces résultats de programme se trouvent à la section 5 (p. 45) de chaque activité de programme.*

SECTION DEUX : LE POINT SUR LA SITUATION

2

Les risques et les défis auxquels fait face la Garde côtière ont des répercussions sur la prestation des programmes et sur sa capacité opérationnelle. Elle dispose de plusieurs sources pour établir ses risques et ses défis actuels :

- Les analyses, les vérifications et les évaluations internes et externes (p. ex.; le Rapport de 2007 de la vérificatrice générale du Canada, les vérifications horizontales menées en 2010 par le Bureau du vérificateur général du Canada) relatives à l'adaptation aux changements climatiques à l'échelle du gouvernement fédéral et à la pollution en mer.
- Des analyses portant sur l'environnement ministériel et les forces ainsi que les faiblesses de la Garde côtière, ses possibilités et les menaces qui pèsent sur elle.
- De récents profils de risque de l'organisme, dans lesquels sont recensés et évalués les principaux risques internes et externes (la GCC mettra la dernière main aux profils de risque du programme en 2011-2012, lesquels serviront de base à une mise à jour du profil de risque de l'organisme pour 2012-2013).
- Les rapports des comités parlementaires comprenant des analyses et des recommandations ayant trait à la Garde côtière.

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies et des initiatives clés...	décrites en détail...
Assurer la prochaine génération de ressources humaines * (également désigné dans le profil de risque du MPO comme étant le capital humain) La GCC s'attend à une augmentation progressive des taux d'attrition dans les prochaines années. D'ici 2015, elle prévoit que 1 379 employés (soit 30 % de l'effectif total) auront quitté l'organisation. Cette estimation englobe la perte potentielle de 820 employés de nos groupes à risque (officiers et équipage de navire, agents des Services de communications et de trafic maritimes, technologues de l'électronique de la marine et communauté des ingénieurs), soit 59 % des départs prévus. Le défi consistera à former et à conserver une main-d'œuvre souple et hautement qualifiée, capable d'innover et d'utiliser les nouvelles technologies. Le recrutement est l'un des principaux défis, et il est indéniable qu'une perte considérable d'expérience et de connaissance du métier peut découler de l'attrition. En mettant l'accent sur des effectifs qualifiés et représentatifs, en perfectionnant et en soutenant le personnel et assurant une gestion juste et efficace, la GCC incorporera des stratégies de recrutement, de planification de la relève et de formation pour gérer les défis en matière d'attrition, ainsi que les pressions propres aux cinq groupes professionnels les plus exposés.	Effectifs qualifiés et représentatifs	à la page 30
	Perfectionnement et soutien des effectifs	à la page 32
	Une gestion juste et efficace	à la page 34
	Formation technique des Services de communications et de trafic maritimes	à la page 61
	État de préparation opérationnelle de la flotte de la GCC — Initiatives en matière de ressources humaines	à la page 89
	Initiative de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne	à la page 99
Évolution de la demande des services de la GCC (également désignée dans le profil de risque du MPO comme l'une des attentes des intervenants) Avec la reprise de l'économie canadienne, on s'attend à ce que le trafic maritime s'intensifie à moyen ou à long terme. L'augmentation du trafic, le besoin de s'adapter à l'évolution technologique dans le secteur maritime (par exemple, les marins professionnels demandent un accès plus large à des données de navigation électroniques), les effets des changements climatiques tels que la fluctuation des niveaux d'eau et la prolongation des saisons de navigation devraient entraîner une augmentation de la demande de programmes de la Garde côtière. La GCC devra également répondre aux nouvelles priorités récemment établies par le gouvernement du Canada et assurer le soutien qu'elle offre aux autres ministères. Le gouvernement continue d'accorder une grande importance à l'Arctique, et toutes les opérations visant à affirmer la souveraineté génèrent de nouveaux enjeux et de nouvelles possibilités pour la Garde côtière Il est devenu de plus en plus difficile pour la Garde côtière de répondre aux besoins de l'ensemble des utilisateurs et des intervenants avec les moyens dont elle dispose.	Plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière	à la page 15
	Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange	à la page 16
	Plan à long terme pour les infrastructures à terre	à la page 19
	Arctique	à la page 22
	Intervention environnementale	à la page 25
	Navigation électronique	à la page 28
	Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent	à la page 56
	NAVAREA (Zones de navigation)	à la page 61
	Les niveaux de service de déglaçage	à la page 64
	Ententes sur les niveaux de services avec les clients du MPO	à la page 36

** Désigné comme un risque important dans le profil de risque de la GCC pour 2009.*

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies et des initiatives clés...	décrites en détail...
Infrastructure vieillissante* (également désignée dans le profil de risques du MPO comme étant l'infrastructure physique) Bien que le Plan d'action économique accorde un financement pour radouber les navires ou prolonger la durée de vie de plus gros navires de la flotte de la Garde côtière, les plus gros bâtiments continuent de se détériorer. Les impacts sont majeurs sur la fiabilité et la disponibilité des navires, ainsi que sur les coûts d'entretien connexes. La flotte a une marge de manœuvre très limitée et ne dispose d'aucune capacité excédentaire, sans compter que l'entretien de bâtiments âgés pour la plupart représente un défi de taille. Ces dernières années, le gouvernement du Canada a financé à hauteur de 1,4 milliard de dollars la construction de 15 nouveaux gros navires pour amorcer le processus de renouvellement de la flotte. Le défi pour la GCC consiste à maintenir ses services maritimes et la capacité opérationnelle de la flotte en dépit du vieillissement de ses actifs. Notre infrastructure à terre (bases de la GCC, aides à la navigation fixes, tours de radio, installations des Services de communication et de trafic maritimes) est également sur le déclin et a dépassé sa durée de vie opérationnelle globale. Malgré d'importants investissements, ces actifs continuent de se détériorer, sont dépassés ou deviennent désuets au regard des progrès technologiques. Le défi consiste à maintenir l'infrastructure existante et à planifier l'acquisition et l'entretien d'actifs tout en s'assurant les services nécessaires pour garantir le bon déroulement des activités. Par exemple, pour ses services de navigation, la GCC pourrait délaisser les aides physiques, qui exigent d'importants investissements, au profit de services d'information et de communication intégrant des technologies de pointe.	Plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière	à la page 15
	Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange	à la page 16
	Plan à long terme pour les infrastructures à terre	à la page 19
	Amélioration de l'entretien des actifs	à la page 20
	Système de gestion des biens	à la page 20
Fonctionner tel un véritable organisme national Le rapport de la vérificatrice générale et notre propre examen interne des services votés soulignent tous deux la nécessité d'uniformiser la conception et la prestation du programme national, sans empiéter sur les pouvoirs opérationnels et les responsabilités des régions.	Centre de solutions techniques (électronique)	à la page 96
	Cadre de programme stratégique pour les services maritimes de la GCC	à la page 38
	Identité renforcée de la GCC	à la page 38
Partenariats en matière de prestation des services* (également désignés dans le profil de risques du MPO comme étant les partenariats et la collaboration) La GCC compte sur des tiers pour assurer l'efficacité et la rentabilité de fonctions essentielles à la bonne marche de ses programmes et services, notamment les services ministériels, les achats et les acquisitions. Elle doit travailler en étroite collaboration avec d'autres ministères et organismes centraux du gouvernement pour assurer l'efficacité de l'administration et des programmes, et obtenir les contributions indispensables à la prestation de services. La GCC collabore également avec les autres ministères, organismes et bénévoles du gouvernement fédéral (dont la Garde côtière canadienne auxiliaire ainsi que d'autres intervenants) afin de contribuer à la réalisation des mandats du fédéral au profit de la population canadienne. Le défi pour la GCC consiste à consolider ses partenariats et à trouver de nouveaux moyens d'améliorer la productivité.	Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange	à la page 16
	Intervention environnementale	à la page 25
	Lancement du processus de renouvellement des accords de contribution avec la GCAC.	à la page 68
	Navigation électronique	à la page 28
	Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent	à la page 56
	Équipe d'exécution dans le domaine de la sûreté maritime	à la page 79
	Centres des opérations de la sûreté maritime	à la page 80

** Désigné comme un risque important dans le profil de risque de la GCC pour 2009.*

Nous répondrons à ce défi/risque...	avec des stratégies et des initiatives clés...	décrites en détail...
Gestion de l'information* (également désignée dans le profil de risque du MPO comme étant l'information à des fins décisionnelles) Divers rapports, examens et exercices ont mis en évidence la nécessité pour la Garde côtière d'améliorer sa capacité à acquérir, appliquer, gérer et communiquer les renseignements requis pour les décisions ayant trait aux activités, aux opérations, à l'entretien et aux investissements, ainsi que pour mesurer le rendement. Il est important de faire en sorte que la population, le secteur privé et les autres partenaires puissent bénéficier de la disponibilité de données et de renseignements ainsi que de l'échange d'idées avec la Garde côtière. Cette information est indispensable au soutien de nos opérations quotidiennes, à la prise de décisions stratégiques et au respect du mandat qui nous a été confié.	Plan à long terme pour les infrastructures à terre	à la page 19
	Modernisation du processus de planification des activités et de répartition des ressources	à la page 36
	Cadre de programme stratégique pour les services maritimes de la GCC	à la page 38
	Navigation électronique	à la page 56
	Système de gestion des biens	à la page 20
Sûreté maritime La GCC assume un vaste mandat qui consiste à offrir un soutien aux autres ministères du gouvernement et à contribuer à assurer la sûreté maritime du Canada en collaboration avec la communauté fédérale du renseignement et de l'exécution de la loi. Cependant, la Garde côtière n'a ni le mandat ni les moyens de faire plus pour garantir l'application des lois canadiennes et la protection de la sûreté nationale. Le défi consistera à renforcer l'apport de la Garde côtière à la sûreté maritime, en consolidant sa capacité à surveiller les côtes canadiennes et à faire appliquer les lois fédérales sur nos océans et nos Grands Lacs.	Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange	à la page 16
	Sûreté maritime	à la page 27
	Arctique	à la page 22
	Équipe d'exécution dans le domaine de la sûreté maritime	à la page 79
	Centres des opérations de la sûreté maritime	à la page 80
	Système d'identification automatique	à la page 81
	Système d'identification et de repérage à longue distance des navires	à la page 81
Capacité financière (également désignée dans le profil de risque du MPO) La GCC essaie de maintenir les mêmes services à la population malgré une diminution de ses ressources financières (attribuable notamment à son budget administratif réduit, à des hausses salariales non financées et des moins-perçus en recettes nettes en vertu d'un crédit) et l'augmentation incessante du coût de ses activités (hausse des coûts d'entretien et de réparation des actifs, fluctuations du cours du carburant marin, etc.).	Modernisation du processus de planification des activités et de répartition des ressources	à la page 36

** Désigné comme un risque important dans le profil de risque de la GCC pour 2009.*

SECTION TROIS : PRIORITÉS

La Garde côtière réagit aux risques et aux défis décrits dans la section 2 avec les priorités stratégiques et de gestion suivantes qui continuent de mettre l'accent sur trois facteurs de réussite essentiels : nos gens, nos biens et notre avenir.

En plus des priorités traitées dans la présente section, la Garde côtière canadienne (GCC) gère un vaste éventail d'opérations et d'activités quotidiennes, dont les détails figurent aux sections 4 et 5.

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

1. Renouvellement des actifs
2. L'Arctique
3. Intervention environnementale
4. Sûreté maritime
5. Navigation électronique

PRIORITÉS EN MATIÈRE DE GESTION

1. Gestion de la main-d'œuvre
2. Pratiques uniformes de la gestion des activités
3. Cadre de programme stratégique
4. 50e anniversaire de la GCC

PRIORITÉS STRATÉGIQUES

RÉALISATIONS EN 2010-2011

PLAN DE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE

- Poursuite de l'harmonisation du Plan de renouvellement de la flotte avec l'orientation du gouvernement.
- Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange.
- Début de la construction du premier des neuf patrouilleurs semi-hauturiers.
- Attribution du contrat de conception de navires hauturiers de sciences halieutiques et élaboration de la conception technique.
- Achèvement du travail de conception technique et de la définition de la portée des travaux pour le navire hauturier de sciences halieutiques et océanographiques, et élaboration des directives ainsi que de l'orientation liées à la conception au cours de l'année 2009-2010. Un contrat a été émis en octobre 2010 pour l'élaboration de la conception détaillée et des spécifications de construction au cours de l'année 2010-2011.
- Finalisation et validation des exigences de base du nouveau brise-glace polaire et amorce de l'élaboration de l'ensemble du design conceptuel pour la demande de propositions du contrat de conception.
- Attribution du contrat de construction d'un véhicule à coussin d'air pour remplacer le NGCC *Penac*.

PLANIFICATION À LONG TERME DE L'INFRASTRUCTURE CÔTIÈRE

- Livraison des rapports sur l'état des biens qui fournissent une évaluation de haut niveau de l'état des aides à la navigation et des actifs des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM).
- Livraison des plans de catégories d'immobilisation des aides à la navigation et des actifs des SCTM.

SYSTÈME D'INFORMATION SUR LE TRAFIC MARITIME

- Mise en service du SIGTM-SINM (Système d'information de gestion du trafic maritime/Système intégré d'information sur la navigation maritime) dans la région du Pacifique, en plus d'avoir offert au personnel la formation opérationnelle connexe sur le système mis à niveau.
- Déclassement du SSOTM (système de soutien aux opérateurs de trafic maritime), y compris l'élimination d'équipement ancien.

LIVRAISON DU PLAN D'ACTION ÉCONOMIQUE

- Livraison de 60 petites embarcations, de 16 des 30 chalands d'intervention environnementale (livraison finale prévue pour 2011) et de cinq bateaux de recherche et sauvetage à moteur de 47 pieds de catégorie Cape.
- Réalisation de cinq remises en état de navires et des travaux de radoub sur 35 grands navires de la GCC.
- Amorce de la phase de construction finale des deux navires côtiers de sciences halieutiques et du navire côtier de sciences halieutiques de 25 mètres (livraison finale prévue pour 2011).

1. RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

En tant qu'organisme opérationnel, la Garde côtière canadienne compte grandement sur sa flotte et sur ses biens à terre pour offrir des programmes et des services maritimes d'importance capitale pour les Canadiens. Environ 80 % de son budget annuel de 725 M$ sert à appuyer la disponibilité opérationnelle, y compris l'acquisition, l'exploitation et l'entretien des actifs de la flotte (p. ex., navires, petites embarcations et hélicoptères) et des actifs de l'infrastructure (p. ex., tours de communication, matériel radio, aides à la navigation). Ces actifs sont essentiels pour veiller à ce que la Garde côtière puisse offrir ses activités mandatées et appuyer les opérations d'autres ministères. Cela comprend le soutien de la prospérité économique, des écosystèmes aquatiques durables, de la sécurité et de la sûreté des voies navigables, ainsi que de la souveraineté du Canada.

Dans son profil de risque de l'organisation et de l'évaluation des risques du Plan d'investissement de 2010-2011 à 2014-2015, la Garde côtière a désigné l'investissement dans les actifs en tant que domaine à risque élevé, appréhendant que l'organisation puisse ne pas être en mesure d'obtenir et d'entretenir ses

actifs en temps opportun dans le but d'assurer la prestation de services mandatés. Bien que certains des actifs de la Garde côtière soient des acquisitions récentes et que d'autres soient relativement en bon état, la plupart approchent la dernière phase de leur durée de vie opérationnelle. Sans investissements supplémentaires importants, l'état et la fiabilité des actifs continueront d'en souffrir, donnant lieu à une augmentation des coûts et une multiplication des risques de compromission de la prestation de services et de programmes.

Les initiatives de renouvellement des actifs de la Garde côtière sont donc essentielles pour assurer l'entretien et l'optimisation de ses capacités opérationnelles et de sa préparation, ainsi que pour se positionner en tant qu'organisation durable qui peut desservir les Canadiens de façon efficace et efficiente dans le futur. La Garde côtière dispose de divers plans d'investissement stratégique pour déterminer les priorités à court, à moyen et à long terme en ce qui a trait aux investissements dans la flotte et l'infrastructure. Ces investissements incluent le Plan de renouvellement de la flotte à long terme, le Plan à long terme des infrastructures à terre de 15 ans et le Plan d'investissement intégré annuel. Ils sont guidés par les directives du gouvernement et la vision à long terme de la Garde côtière concernant ses programmes et ses services.

A. INITIATIVES DE RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE DE LA GARDE CÔTIÈRE

Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale

La Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale (SNACN), annoncée le 3 juin 2010, établit une relation de fournisseur stratégique à long terme entre le gouvernement du Canada et les chantiers maritimes canadiens pour les activités fédérales de renouvellement de la flotte. Grâce à un processus équitable, transparent et concurrentiel, le gouvernement du Canada fera partie d'une relation de fournisseur stratégique avec deux chantiers maritimes canadiens pour la construction de 28 grands navires de la Marine et de la Garde côtière, à un coût d'environ 33 milliards de dollars sur 30 ans. Un chantier maritime construira des navires de combat et l'autre construira des navires autres que ceux de combat. La SNACN appuiera le développement durable de notre industrie de construction navale au pays en permettant aux chantiers maritimes d'investir dans des équipements et des technologies modernes, ainsi que d'améliorer leur rendement en augmentant leur capacité à renouveler la flotte fédérale de façon rentable. Au fil du temps, cela permettra également à notre industrie canadienne de la construction navale de devenir plus concurrentielle sur le marché international. La composante de la SNACN propre à la Garde côtière canadienne représente 1,2 milliard de dollars sur sept ans et comprend l'acquisition du brise-glace polaire et de quatre navires scientifiques. D'autres chantiers maritimes canadiens auront également la possibilité de faire des propositions au gouvernement du Canada concernant les travaux d'entretien et de radoub, ainsi que la construction de petits navires.

Plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière

Le Plan de renouvellement de la flotte (le Plan) constitue le calendrier d'acquisition et le plan financier à long terme de la Garde côtière pour le renouvellement des navires et des hélicoptères. L'objectif général du Plan de renouvellement de la flotte consiste à avoir une stratégie d'investissement à long terme ordonnée et abordable pour renouveler la flotte, dans le but de veiller à ce que la Garde côtière soit dotée d'une capacité opérationnelle maritime durable. Le Plan est fondé sur des principes d'acquisition solides et est adaptable aux besoins en

évolution du gouvernement. Dirigé par le Commissaire adjoint, Approvisionnement des navires, conformément aux besoins de la flotte, ce Plan aide la Garde côtière à prioriser les nouveaux investissements et à proposer des options de renouvellement de la flotte. Le Plan établit également un calendrier de mesures appropriées de gestion du cycle de vie des actifs, telles que les remises en état de navires, dans le but de maximiser la durée de vie opérationnelle des navires et des hélicoptères.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Assurer l'avancement de l'élaboration du Plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière canadienne.	SC, AN
Engager les intervenants concernant les besoins futurs de la GCC en matière de navires.	SC, AN

Cadre de gestion de projet

Un élément du Plan de renouvellement de la flotte concerne l'amélioration de la capacité de la Garde côtière à offrir et à mettre en œuvre le Plan. Pour ce faire, l'Approvisionnement des navires, en collaboration avec les Services techniques intégrés, la Flotte et d'autres directions, mettront l'accent sur l'amélioration continue de la maturité de la gestion de projets. En visant la normalisation des processus, des outils et de la documentation utilisés dans tous les aspects de la gestion de projets, cette approche améliorera la capacité organisationnelle de gestion de projets de la GCC et permettra d'atteindre certains des objectifs stratégiques du Ministère.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Élaborer un cadre de gestion de projet pour l'approvisionnement de la GCC.	SC, AN
Élaborer un plan d'action pour mettre en œuvre le cadre de gestion de projet.	SC, AN
2012-2013	
Entamer la mise en œuvre du cadre de gestion de projet.	SC, AN

Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange

Les derniers efforts de renouvellement de la flotte ont donné lieu à un financement visant 15 nouveaux grands navires, annoncé au cours de budgets fédéraux récents. Depuis 2005, la Garde côtière a reçu tout juste au-dessus de 1,4 milliard de dollars pour : le premier brise-glace polaire du Canada, neuf patrouilleurs semi-hauturiers, un navire hauturier de sciences halieutiques et océanographiques, trois navires hauturiers de sciences halieutiques et un véhicule à coussin d'air. L'acquisition de ces navires est bien entamée et chaque projet en est à différentes étapes de conception ou de construction. Conformément aux besoins en matière de capacité établis par la Flotte, l'Approvisionnement des navires planifie, gère et vérifie la conception et la construction de ces actifs, tout en offrant du soutien en matière de génie et de gestion de projet. La Flotte et les Services techniques intégrés gèrent l'acquisition de petits navires, de petites embarcations et d'hélicoptères.

En ce qui a trait à l'acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange, la Garde côtière prévoit respecter les engagements suivants de 2011 à 2014 :

- **Patrouilleurs semi-hauturiers**

Le gouvernement du Canada fait l'acquisition de neuf patrouilleurs semi-hauturiers. Cinq de ces navires serviront principalement à appuyer le programme de conformité et d'application des lois du ministère des Pêches et des Océans dans les régions des Maritimes, du Québec et du Pacifique. Les quatre autres navires seront utilisés dans un programme conjoint avec la Gendarmerie royale du Canada pour rehausser la sécurité maritime dans la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent. La construction du premier

patrouilleur semi-hauturier a commencé en octobre 2010 et la construction du deuxième a commencé en février 2011. Les neuf navires seront livrés d'ici 2013-2014.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Livrer le premier patrouilleur semi-hauturier.	VG Budget de services votés	SC, AN
2012-2013		
Livrer cinq patrouilleurs semi-hauturiers.	VG Budget de services votés	SC, AN
2013-2014		
Livrer les trois derniers patrouilleurs semi-hauturiers.	VG Budget de services votés	SC, AN

Navires hauturiers de sciences halieutiques

Trois navires hauturiers de sciences halieutiques (NHSH) remplaceront des navires vieillissants de la Garde côtière sur les côtes est et ouest du Canada et serviront de plateforme pour la recherche scientifique essentielle et la gestion axée sur les écosystèmes. Le projet de NHSH en est actuellement à la phase de définition, alors que l'on prévoit livrer tous les navires d'ici 2015.

Au cours de l'année 2010-2011, le contrat de conception de NHSH a été attribué, et la conception du design a été élaborée par l'entrepreneur. L'ensemble incluant la conception finale et les spécifications de construction sera achevé au cours de l'année 2011-2012.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Achever la conception des navires hauturiers de sciences halieutiques.	SC, AN
Rechercher l'approbation définitive du projet par le Conseil du Trésor et l'autorisation de conclure un marché pour la construction dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale.	SC, AN
2012-2013	
Attribuer le contrat de construction des navires hauturiers de sciences halieutiques.	SC, AN
Gérer la construction des navires hauturiers de sciences halieutiques.	SC, AN
2013-2014	
Gérer la construction des navires hauturiers de sciences halieutiques.	SC, AN

Navire hauturier de sciences halieutiques et océanographiques

Un navire hauturier de sciences halieutiques et océanographiques (NHSHO) remplacera le plus gros navire scientifique de la Garde côtière canadienne, soit le NGCC *Hudson*, qui a été construit en 1963. Un NHSHO est essentiel afin de pouvoir réaliser le mandat scientifique du Ministère ainsi que ceux d'autres ministères et organismes du gouvernement. Le projet du NHSHO en est actuellement à la phase de la conception préliminaire et la livraison du navire est prévue en 2014. Au cours de l'année 2009-2010, le travail de conception du design a été achevé, et la définition de la portée des travaux de même que les directives et l'orientation liées à la conception ont été élaborées. Un contrat a été émis en octobre 2010 pour l'élaboration de la conception détaillée et de spécifications de construction au cours de l'année 2010-2011.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Achever la conception du navire hauturier de sciences halieutiques et océanographiques.	VG Budget de services votés	SC, AN
Rechercher l'approbation définitive du projet par le Conseil du Trésor et l'autorisation de conclure un marché pour la construction dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale.	VG Budget de services votés	SC, AN
2012-2013		
Attribuer le contrat de construction du navire hauturier de sciences halieutiques et océanographiques.	VG Budget de services votés	SC, AN
Gérer la construction du navire hauturier de sciences halieutiques et océanographiques.	VG Budget de services votés	SC, AN

Brise-glace polaire

Un nouveau brise-glace polaire, le NGCC *John G. Diefenbaker*, sera conçu, construit et livré à temps pour la mise hors service du brise-glace lourd de la Garde côtière le plus grand et le plus apte, le NGCC *Louis S. St-Laurent*, en 2017.

En 2010-2011, avec l'engagement d'un grand groupe d'intervenants, des exigences de base robustes ont été parachevées et validées. Beaucoup d'efforts ont été consacrés à l'élaboration de l'ensemble du design conceptuel pour la demande de propositions du contrat de conception. L'équipe du brise-glace polaire s'est engagée auprès de l'industrie pour développer une compréhension plus détaillée des ressources industrielles disponibles pour appuyer l'étape de la conception détaillée.

Actuellement prévue pour 2011-2012 : la finalisation de l'ensemble du design conceptuel en vue de la publication de la demande de propositions prévue pour la fin du printemps 2011, avec l'attribution du contrat de conception prévue pour l'automne 2011.

Le brise-glace polaire respecte le calendrier établi pour une livraison à la fin de 2017, selon les attentes et jalons établis.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Attribuer le contrat de conception du brise-glace polaire.	VG Budget de services votés	SC, AN
2012-2013		
Mener l'examen de la conception préliminaire.		SC, AN
2013-2014		
Mener l'examen de la conception finale.		SC, AN
Rechercher l'approbation définitive du projet par le Conseil du Trésor et l'autorisation de conclure un marché pour la construction.		SC, AN
Attribuer le contrat de construction du brise-glace polaire.		SC, AN

Véhicule à coussin d'air

Le gouvernement du Canada fait l'acquisition d'un véhicule à coussin d'air (VCA) pour remplacer le NGCC *Penac* à la base de véhicules à coussin d'air Sea Island, à Richmond (Colombie-Britannique). Cette acquisition assurera ainsi la couverture continue en matière de recherche et sauvetage dans la région, en plus de permettre à la GCC de continuer de réaliser son mandat et de maintenir les niveaux de service actuels. Un

contrat de construction du VCA a été attribué à Griffon Hoverwork Ltd. du Royaume-Uni, le 15 mars 2011. La livraison du navire est prévue d'ici l'automne 2013.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Gérer la construction du VCA.	VG Budget de services votés	SC, AN
2012-2013		
Gérer la construction du VCA.	VG Budget de services votés	SC, AN
2013-2014		
Accepter la livraison du VCA.	VG Budget de services votés	SC, AN

■ Chalands d'intervention environnementale et navires côtiers de sciences halieutiques

Dans le cadre du Plan d'action économique (PAE), la GCC devait livrer 30 chalands d'intervention environnementale de rechange et deux navires côtiers de sciences halieutiques de 22 mètres et un autre de 25 mètres, au plus tard à la fin de l'exercice 2010-2011. Parmi les 30 chalands de rechange prévus, 16 ont été livrés avec succès et 14 devaient encore être livrés. Les trois navires côtiers de sciences halieutiques en sont à leur phase de construction finale. Les chalands et les navires côtiers de sciences halieutiques restants seront livrés au cours de l'année 2011-2012.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Livrer les 14 chalands d'intervention environnementale restants.	DG, STI
Livrer les trois navires côtiers de sciences halieutiques.	DG, STI

B. INITIATIVE DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS À TERRE DE LA GARDE CÔTIÈRE

La GCC gère 1,5 milliard de dollars (valeur de remplacement estimée) en actifs à terre à l'appui des programmes des Aides à la navigation et des Services de communications et de trafic maritimes. Bien que la planification de court à moyen terme de l'infrastructure à terre soit intégrée dans le Plan d'investissement intégré de la GCC, la valeur et l'importance de ces actifs justifient également la création d'un plan à long terme. Le Plan à long terme des infrastructures à terre offrira un plan de 15 ans pour les immobilisations requises pour assurer la fiabilité et la disponibilité des actifs à terre de la GCC, afin de répondre aux besoins actuels et futurs des programmes des Aides à la navigation ainsi que des Services de communications et de trafic maritimes. Le Plan à long terme des infrastructures à terre permettra à la GCC de planifier et de prioriser de façon stratégique les activités d'entretien, de remplacement et de dessaisissement.

De plus, la planification à long terme des actifs à terre prend en compte les préoccupations concernant la capacité de la GCC à offrir de l'information sur l'état des actifs et de l'infrastructure liés aux aides à la navigation. Ces préoccupations ont été relevées dans les profils de risque de l'organisation du MPO et de la GCC. Pour aborder le risque, des rapports sur l'état des biens et des plans de catégorie des actifs des aides à la navigation ainsi que des services de communications et de trafic maritimes ont été présentés dans le cadre du *Plan d'activités de 2010-2013 de la GCC*. Ces deux documents constituent le fondement de la création du Plan à long terme des infrastructures à terre.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Publier le Plan à long terme des infrastructures à terre.	DG, SM DG, STI

C. AMÉLIORER L'ENTRETIEN DES ACTIFS

Pendant que la GCC renouvelle les actifs à terre et les navires essentiels à l'exécution de ses programmes, elle met également l'accent sur l'amélioration des pratiques d'entretien des actifs pour veiller à ce que ces immobilisations, ainsi que les actifs de programme actuels demeurent disponibles et fiables pendant la durée de vie opérationnelle prévue. Plusieurs initiatives d'amélioration des pratiques d'entretien ont été entreprises au cours des deux derniers exercices, l'Examen de la gestion de l'entretien des navires (EGEN) étant le plus important.

À la suite du rapport de 2007 de la vérificatrice générale, le commissaire de la GCC a demandé que l'on procède à un examen national du programme d'entretien des navires de la GCC pour évaluer et valider la stratégie de gestion du cycle de vie de ses navires, notamment en ce qui concerne les systèmes de soutien, les procédures et les opérations. L'Examen de la gestion de l'entretien des navires a donné lieu à 23 recommandations, à partir desquelles on a élaboré un plan d'action de trois ans qui est en cours de mise en œuvre.

Parmi les activités ayant pour but de donner suite aux 23 recommandations, mentionnons l'amélioration des documents d'entretien, comme les plans et devis, l'amélioration des processus et des activités de gestion, la clarification des rôles et des responsabilités, et l'amélioration de la capacité de la GCC à planifier l'entretien des navires de la GCC et à en établir l'ordre de priorité.

L'exercice 2011-2012 représente la dernière année du plan d'action triennal visant à améliorer la gestion de l'entretien des navires. La plupart des engagements du plan ont été respectés en 2010-2011. Les activités restantes du plan d'action, qui ont été repoussées à 2012-2013, portent sur la mise en place d'une formation technique relative à l'entretien des navires et sur la mise en service complète du Centre d'expertise pour la gestion de l'entretien des navires.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Établir l'ordre de priorité des besoins en matière de formation technique et définir les objectifs d'apprentissage.		DG, STI DG, Flotte
Étendre la distribution et l'utilisation de MAINTelligence pour mieux gérer l'entretien et contrôler l'inventaire.	VG	CA, C et A
2012-2013		
Mettre au point un programme de formation pour l'entretien des moteurs diesel ALCO.		DE, Collège
Continuer la mise en service du Centre d'expertise pour la gestion de l'entretien des navires, notamment le financement et la phase II de la dotation en personnel des postes financés à même les budgets de l'EGEN.	VG	DG, STI DG, Flotte

La GCC a également pris des mesures pour améliorer les systèmes d'information nécessaires pour offrir un entretien plus efficient des biens, ainsi que tous les aspects de la gestion du cycle de vie des biens. Le système de gestion des biens (SGB) de la GCC, qui comporte deux systèmes, MAINTelligence, utilisé à bord des gros navires, et MAXIMO, réservé aux biens à terre et aux navires rattachés à une station, constitue le système de gestion de l'information essentiel pour la gestion du cycle de vie des biens. Il fournit un point de mire de normali-

sation des procédures d'entretien et des pratiques de gestion du matériel; permet le suivi de l'historique d'entretien et la détermination des coûts réels de l'entretien; instaure un système d'autorisation, d'ordonnancement et de suivi des travaux d'entretien entrepris par le personnel de la GCC.

Les améliorations apportées au SGB constituent une stratégie d'atténuation pour lutter contre les risques définis dans les profils de risque de l'organisation du MPO et de la GCC en matière de gestion de l'information. Il améliorera la capacité de la GCC à stocker des données sur l'entretien et à appuyer les activités quotidiennes, ainsi que la prise de décisions stratégiques en matière d'affaires et d'investissement, augmentant ainsi l'efficience et améliorant la qualité des services de gestion des biens.

Pendant l'exercice 2010-2011, la mise à niveau vers la version 7 de MAXIMO a été entamée et MAINTelligence a été installé à bord des gros navires. Il est désormais utilisé par le personnel de la flotte. L'objectif du présent exercice est de déployer la nouvelle version de MAXIMO et de former le personnel des STI.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Déployer la version 7 de MAXIMO.	VG	DG, STI
Offrir des séances de formation sur la version 7 de MAXIMO au personnel des STI en région.	VG	CAs
Offrir des séances de formation sur la version 7 de MAXIMO au personnel des STI de l'AC.	VG	DG, STI

2. L'ARCTIQUE

RÉALISATIONS EN 2010-2011

- Achèvement des travaux contextuels détaillés sur la GCC dans le Nord, afin de créer une base de connaissances commune.
- Création des « visions » axées sur les résultats à horizons de 5, 15 et 30 ans pour les principaux groupes de programmes de la GCC (GCC : flotte, sûreté, services maritimes, intervention d'urgence et gouvernance).
- Clarification des besoins généraux dans les domaines suivants : compréhension du Nord; fondements politiques et réglementaires nécessaires; intégrité des programmes et investissements, capitaux et infrastructures; établissement de partenariats et cogestion; présence et capacité communautaire accrues.
- Formation d'un réseau continu de « communautés d'intérêt » à l'intérieur de la GCC et avec le reste du MPO en tant que fondement pour la communication, la diffusion et les séances d'information régulières à l'échelle de l'AC, des régions et des zones nordiques.

NOS ACTIVITÉS DANS L'ARCTIQUE, DONT BON NOMBRE SONT OFFERTES EN PARTENARIAT, COMPRENNENT :

- l'escorte de navires commerciaux dans la glace pour assurer l'accès aux collectivités nordiques;
- le soutien d'entreprises scientifiques telles que les relèvements hydrographiques et les travaux scientifiques maritimes;
- l'entretien de certaines aides à la navigation dans les voies navigables de l'Arctique canadien;
- l'offre d'une capacité d'intervention principale pour intervenir dans le cas d'incidents de pollution au nord du 60e parallèle;
- la prestation de services de recherches et sauvetage maritimes;
- la prestation de services de communications et de trafic maritimes à partir de deux centres saisonniers : Inuvik dans l'Ouest et Iqaluit dans l'Est;
- la diffusion d'information sur les conditions météorologiques et l'état des glaces, ainsi que des avertissements en matière de navigation;
- la livraison de nourriture, de marchandises et de carburant aux sites éloignés, où les services commerciaux ne sont pas disponibles;
- la tenue d'exercices conjoints avec des partenaires internationaux et le ministère de la Défense nationale (Opération NANOOK, par exemple);
- la sensibilisation au domaine maritime de l'Arctique grâce à l'identification des navires et au suivi des initiatives de sûreté.

Le retrait de la glace polaire, la demande mondiale pour les ressources et la perspective de naviguer toute l'année dans l'Arctique créent de nouveaux défis et de nouvelles possibilités pour le Nord. Les activités du MPO et de la GCC dans tous les secteurs jouent un rôle clé dans le Nord, notamment en ce qui concerne : le commerce, la sécurité et la sûreté; l'exploitation de ressources renouvelables; notre compréhension et notre protection des écosystèmes et des habitats arctiques et la facilitation de la recherche d'une plus grande prospérité économique des collectivités nordiques. La Garde côtière canadienne agit à titre de plateforme pour bon nombre de ces activités, en plus d'entreprendre des rôles essentiels dans l'Arctique dans le cadre de son propre mandat.

La GCC est fière des services qu'elle offre depuis de nombreuses années dans l'Arctique et aux Canadiens des régions nordiques. Chaque année, de la fin juin jusqu'au début novembre, la Garde côtière déploie un brise-glace léger, deux brise-glace lourds et trois brise-glace moyens dans l'Arctique. En plus des agents et de l'équipage qui exploitent ces brise-glace, près de 70 autres employés de la GCC sont affectés aux opérations nordiques de façon saisonnière.

La Garde côtière canadienne est un symbole incontestable de la présence nordique canadienne, renforçant tant la souveraineté de l'Arctique canadien grâce à la présence du personnel et des

actifs de la Garde côtière dans le Nord canadien que les rôles particuliers de la GCC dans la marine marchande du Nord. De plus, parallèlement aux activités des autres parties du MPO, la Garde côtière facilite l'atteinte des objectifs de la Stratégie pour le Nord du gouvernement, et garde les voies navigables arctiques ouvertes, sécurisées et propres. Un certain nombre d'initiatives de la GCC sont en cours :

- Dans le budget de 2008, le gouvernement a annoncé qu'un nouveau brise-glace polaire, le NGCC *John G. Diefenbaker*, serait conçu, construit et livré à temps pour la mise hors service du brise-glace lourd de la Garde côtière le plus grand et le plus apte, le NGCC Louis S. St-Laurent, en 2017. Dans le cadre de la Stratégie pour le Nord du gouvernement, le brise-glace polaire jouera un rôle dans la protection des intérêts liés à la souveraineté du Canada et à l'exécution de programmes fédéraux dans l'Arctique pour une période annuelle plus longue qu'à l'heure actuelle. Ainsi, le brise-glace polaire sera un instrument important des politiques gouvernementales dans le Nord. (voir page 18)
- La GCC est un partenaire du projet pluriannuel des Ports pour petits bateaux (PPB) consistant à construire un port à Pangnirtung, au Nunavut. Le rôle de la GCC dans ce projet consiste en la conception, l'acquisition et l'installation d'un système d'aides à la navigation pour le port. Le travail commencera en 2010 et se poursuivra en 2011. (voir page 43)
- En 2007, l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a confirmé le Canada dans son rôle à titre de coordonnateur international et de service d'émission d'avertissements en matière de navigation pour deux zones de navigation (NAVAREA) dans l'Arctique. La diffusion et la coordination d'avertissements en matière de navigation ont commencé en tant que capacité opérationnelle initiale en juillet 2010. La GCC initiera le service de transmission par satellite des NAVAREA, avec une capacité opérationnelle complète en 2011-2012. À partir de 2012-2013, la GCC fera l'acquisition d'équipement de transmission radio haute fréquence pour appuyer la diffusion pour le Haut-Arctique (au-dessus du 76e parallèle N) et lancera officiellement ces transmissions d'ici le début de la saison de navigation arctique de 2014. (voir page 43)
- Pour appuyer la prestation des services de recherche et sauvetage (SAR) dans le Nord, en 2011-2012, l'équipe du programme de SAR de la GCC s'emploiera, en collaboration avec ses partenaires des Forces canadiennes, à relever des possibilités de renforcer son soutien et ses capacités pour la recherche et le sauvetage en mer dans certaines collectivités de l'Arctique, en coopération avec la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC). Le programme de SAR de la GCC commencera également la mise en œuvre du nouvel *Accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes dans l'Arctique* international, une fois signé. Pour démontrer son engagement envers la mise en œuvre de cet accord, la GCC aidera les Forces canadiennes à organiser un exercice sur table de SAR maritime axé sur l'Arctique, en coopération avec plusieurs autres États de l'Arctique, à l'automne 2011. (voir page 68)
- En 2007, la GCC a reçu du financement dans le cadre de l'initiative Santé des océans pour renforcer la capacité du Canada à intervenir lors de déversements de pétrole dans l'Arctique. L'acquisition et la distribution des trousses d'équipement d'intervention environnementale, connues comme des trousses pour localités de l'Arctique, ont été

achevées en 2010-2011. En 2011-2012, nous commencerons la planification de la formation pour les communautés ayant reçu les trousses en question. (voir page 75)

- Avec la mise en œuvre du système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN), la GCC est à l'heure actuelle le seul organisme assurant une collecte d'information importante sur la circulation de navires dans l'Arctique. Grâce au SIRLDN, la GCC est en mesure d'assurer le suivi de navires au nord de 84 degrés, latitude nord. Cette capacité unique positionne la GCC en tant que contributeur essentiel à la sécurité et à la sûreté maritime de l'Arctique. (voir page 81)
- L'opération Nanook représente l'exercice opérationnel de premier plan du gouvernement du Canada dans l'Arctique, démontrant la capacité du Canada à intervenir dans des situations d'urgence dans l'Arctique. En 2011, la GCC fournit l'ensemble du soutien logistique et opérationnel à un exercice militaire majeur et à un scénario de catastrophe aérienne majeure, ainsi qu'un Jour communautaire à Resolute (Nunavut). Certaines des activités consistent à aider à faire flotter un aéronef écrasé pour le retirer d'un lac intérieur dans l'Arctique et à participer à un exercice majeur de SAR maritime dans l'est du Haut-Arctique.
- Le MPO et la GCC ont travaillé en étroite collaboration au cours de la dernière année et demie dans le but d'articuler une vision de l'Arctique intégrée à long terme. La vision obtenue a soulevé un certain nombre de questions et de défis liés aux politiques, aux activités, aux investissements et à la gouvernance pour la GCC, le MPO et le gouvernement du Canada. Il reste à définir de façon plus approfondie les nouveaux besoins pour faire avancer les priorités de la GCC, les résultats stratégiques ministériels et la Stratégie pour le Nord du Canada dans la région, y compris des liens importants aux possibilités de capacité et de mandat d'application de la loi pour la Garde côtière. Il faudra connaître la planification interne supplémentaire qui sera nécessaire à la Garde côtière pour réagir stratégiquement aux occasions et aux risques dans l'Arctique, tout en étant bien au fait des contraintes en matière de ressources.

3. INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

RÉALISATIONS EN 2010-2011

- Création de la Direction générale des interventions environnementales et ajout d'une nouvelle capacité stratégique au programme.
- Amorce de la révision de la stratégie nationale d'intervention environnementale en fonction de conclusions de vérification.
- Embauche des partenaires fédéraux par l'intermédiaire d'un comité interministériel sur la pollution marine récemment créé.

Au cours des cinq dernières années, le profil de risque de pollution maritime canadien a changé, avec une circulation de navires accrue dans l'Arctique, la reprise de l'exploration pétrolière et gazière dans la mer de Beaufort, le tonnage accru des substances nocives et potentiellement dangereuses transportées à l'intérieur des eaux canadiennes, ainsi que le forage en haute mer imminent dans l'Atlantique Nord. De récents événements nationaux et internationaux, y compris l'échouage de deux navires dans l'Arctique pendant l'été 2010 et la catastrophe de la plateforme pétrolière Deepwater Horizon dans le golfe du Mexique, ont provoqué des attentes de plus en plus hautes de la part du public. Par conséquent, la population s'attend à ce que le gouvernement soit prêt et en mesure d'intervenir dans le cas de déversements maritimes dans toute zone géographique,et dans toutes les conditions opérationnelles afin de protéger les collectivités côtières et les intérêts canadiens.

Ces facteurs soulignent le besoin que la GCC, à titre de gestionnaire de la capacité opérationnelle de réaction à la pollution marine du Canada, s'assure d'avoir un degré approprié de préparation, de disponibilité opérationnelle et de capacité d'intervention pour aborder les déversements éventuels provenant de navires.

En 2010, la vérification par effectuée par Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD)) intitulée *Les déversements de pétrole provenant de navires* ainsi qu'une vérification interne du programme d'intervention environnementale par le MPO ont souligné un certain nombre de domaines à améliorer dans la préparation du Canada à intervenir en réponse aux déversements de pétrole provenant de navires. Plus précisément, les vérifications ont signalé la nécessité de mettre à jour de façon régulière les évaluations de risque et les plans d'intervention d'urgence, d'évaluer la capacité d'intervention de la GCC en matière de risque et de capacité de l'industrie, et de vérifier l'état de préparation de la GCC à intervenir lors d'incidents de pollution marine. Bien que les vérifications aient mentionné un certain nombre de lacunes dans le cadre de contrôle du programme d'intervention environnementale, elles n'ont pas évalué les activités d'intervention en soi de la GCC. Chaque année, la GCC répond avec succès à plus de 1 300 incidents de pollution marine signalés.

En juin 2010, la GCC a créé une nouvelle Direction des interventions environnementales au sein de la Direction des services maritimes à la lumière des conclusions tirées de la vérification et du profil de risque en évolution. La nouvelle direction a un directeur attitré ainsi que d'autres membres du personnel pour assurer un effort ciblé au sein de la GCC, dans le but de revitaliser le programme d'intervention environnementale et de veiller à ce que la GCC soit en mesure de respecter les obligations de son mandat liées à la préparation et aux interventions liées à la pollution marine.

Également en 2010, le comité interministériel sur la pollution marine a été mis sur pied, coprésidé par la GCC et Transports Canada. Ce dernier relève du Comité des sous-ministres adjoints sur la gestion des urgences. Le comité interministériel sur la pollution marine appuie les obligations et

les objectifs du Canada liés à la pollution marine, mettant l'accent sur la collaboration interministérielle visant à renforcer la capacité du Canada en matière de prévention, de préparation, ainsi que les capacités d'intervention et de rétablissement liées aux incidents de pollution marine. Transports Canada, Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, Affaires autochtones et Développement du Nord, la Défense Nationale et Sécurité publique Canada sont des membres du comité. Le comité interministériel sur la pollution marine abordera collectivement les recommandations de vérification du CEDD et favorisera une approche pangouvernementale en ce qui concerne les incidents de pollution marine. En plus de renforcer les partenariats au pays, la GCC s'engage également auprès de partenaires internationaux afin de veiller à ce que des mécanismes soient en place si le Canada a besoin de l'assistance des autres nations en matière d'intervention. Les plans binationaux existants sont mis à jour avec la Garde côtière des États-Unis, et de nouveaux partenariats sont établis avec les nations arctiques sous les auspices du Conseil de l'Arctique. Ces efforts aideront à veiller à ce que le gouvernement fédéral soit prêt et en mesure d'intervenir de façon convenable en réponse à tout incident de pollution marine.

La revitalisation du programme d'intervention environnementale a été déterminée en tant que priorité de la GCC et du MPO dans le Rapport sur les plans et les priorités 2011-2012. Cette année, la GCC élaborera un plan d'action de gestion intégrée pour aborder les recommandations des vérifications du MPO et du CEDD, et mettra en œuvre un processus pour offrir des comptes rendus réguliers au CEDD sur le progrès réalisé en fonction de ses recommandations de vérification. De plus, en réponse à une recommandation du CEDD, le programme d'intervention environnementale examinera son système de gestion des incidents (appelé le système de gestion d'intervention) pour veiller à ce que la GCC soit en mesure d'appuyer une intervention à plusieurs parties dans le cas d'un déversement de pétrole majeur dans les eaux canadiennes.

En plus d'aborder les recommandations de vérification, la GCC s'appuiera également sur les leçons apprises à partir d'activités d'intervention réelles. Un exemple de la sorte consiste en l'examen par la Garde côtière des États-Unis de son intervention dans le cas de Deepwater Horizon, où des lacunes liées au leadership en situation de crise ont été relevées. La GCC élaborera un ensemble de compétences en leadership en situation de crise pour la haute direction de la GCC et déterminera des possibilités de formation et d'apprentissage pour les gestionnaires auxquels on pourrait faire appel au cours d'un incident majeur de pollution marine.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Élaborer et entamer la mise en œuvre d'un plan d'action de gestion intégré pour aborder les recommandations des vérifications et entamer un processus de compte rendu sur les progrès à l'intention du CEDD.	Vérifications du MPO et du CEDD	DG, SM
Promouvoir et favoriser une approche pangouvernementale de prévention, de préparation, d'intervention et de rétablissement liés à la pollution marine.	Vérification du CEDD	DG, SM
Élaborer un ensemble de compétences en leadership en situation de crise pour la haute direction de la GCC et déterminer des possibilités de formation pour les gestionnaires auxquels on pourrait faire appel au cours d'une intervention majeure liée à la pollution marine.		DG, SM CA, Maritimes
Examiner le système de gestion d'intervention pour veiller à ce qu'il puisse appuyer une intervention à plusieurs intervenants dans le cas d'un déversement majeur.	Vérification du CEDD	DG, SM

4. SÛRETÉ MARITIME

La sécurité nationale représente un rôle fondamental d'un gouvernement fédéral et une priorité du gouvernement du Canada. Un niveau de sûreté accru dans le système de transport maritime du Canada renforce la capacité du Canada à aborder les préoccupations nationales et internationales en ce qui a trait au maintien d'un niveau de sûreté acceptable dans le domaine maritime. À l'appui de la sécurité nationale, la GCC utilise sa flotte de navires, son expertise maritime, son savoir-faire stratégique et ses systèmes de surveillance de navires étendus pour :

- améliorer la sensibilisation aux menaces possibles à la sûreté maritime;
- appuyer les interventions et l'application de la loi sur l'eau;
- améliorer la collaboration avec les ministères et les organismes dans l'ensemble de la communauté de la sûreté maritime.

La GCC se trouve à un tournant important de son histoire, alors que l'organisation étudie les implications d'un virage organisationnel d'une orientation liée à la sûreté maritime à une culture influencée tant par une perspective de sûreté qu'une perspective de sécurité nationale. Dans les années à venir, à mesure que le programme se développera et prendra forme, il sera important de veiller à ce que tous les partenaires de sûreté internes et externes comprennent pleinement les rôles et les responsabilités uniques de la Garde côtière à l'intérieur de la communauté nationale et de la communauté de la sûreté maritime, tant à l'échelle nationale qu'internationale. Parallèlement, la GCC finalisera et mettra en œuvre une stratégie de communication pour que la Sûreté maritime assure un niveau de sensibilisation approprié.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Finaliser et mettre en œuvre une stratégie de communication pour la Sûreté maritime.	SC, Opérations
Diriger un effort ministériel pour l'élaboration d'options, afin de doter la GCC des outils nécessaires pour jouer un rôle plus important dans l'application de lois canadiennes et la protection de notre sécurité nationale.	Commissaire, Sous-commissaires

5. NAVIGATION ÉLECTRONIQUE

RÉALISATIONS EN 2010-2011

- Achèvement d'une matrice de besoins des utilisateurs, d'une vision ou stratégie fédérale et d'un plan de mise en œuvre de haut niveau pour la navigation électronique, en collaboration avec des intervenants et d'autres ministères.

L'Organisation maritime internationale (OMI) prévoit la mise en œuvre de la navigation électronique à l'échelle mondiale dans les 10 à 15 prochaines années. Grâce à la mise en œuvre par la GCC de plusieurs projets de banc d'essai qui sont depuis lors devenus opérationnels, tels que Marinfo dans la région du Québec et Avadepth dans la région du Pacifique, la GCC est bien positionnée pour assumer un rôle de leadership dans la navigation électronique, tant à l'échelle nationale qu'internationale, pour être le fer de lance de sa mise en œuvre et influencer les normes internationales.

QU'EST-CE QUE LA NAVIGATION ÉLECTRONIQUE?

La navigation électronique désigne la capacité de disposer d'information précise et fiable en matière de navigation qui est disponible et utilisable par les navires et les autorités côtières pour appuyer une prise de décision efficace, minimiser l'erreur humaine et améliorer les communications.

La mise en œuvre de la navigation électronique de façon coordonnée et organisée au Canada, qui suppose une collaboration avec plusieurs ministères fédéraux et l'industrie de la marine marchande, améliorera la sûreté de façon importante, aura des impacts économiques positifs et renforcera la protection environnementale.

Le succès de Marinfo et d'Avadepth a donné lieu à des attentes accrues des navigateurs canadiens en matière de services de navigation électronique. Afin de répondre à ces demandes de façon convenable, la GCC a consulté des intervenants maritimes en 2009-2010 concernant la navigation électronique. Cette consultation a aidé à déterminer les besoins des utilisateurs de chaque région maritime importante et mis en évidence les principales préoccupations. Les résultats de ce sondage ont été partagés tant à l'échelle nationale qu'internationale et sont devenus le fondement de l'élaboration d'une matrice des besoins des utilisateurs canadiens de la navigation électronique. Cette matrice a priorisé les services

dont la prestation aux marins est prévue par les autorités côtières. Elle est subdivisée en zones de navigation, afin de fournir les renseignements appropriés aux zones appropriées sans imposer des données inutiles aux marins. Une vision nationale et un plan de mise en œuvre de haut niveau pour la navigation électronique ont été achevés en 2010-2011 en collaboration avec d'autres ministères fédéraux clés en navigation électronique – Transports Canada, Environnement Canada et le Service hydrographique du Canada. La prochaine étape consiste en la préparation d'un rapport de la GCC, en fonction d'une analyse des écarts par rapport à l'évaluation de l'état d'avancement concernant les sources de données et les services tels que l'architecture, l'analyse et les changements recommandés pour les systèmes d'information, ainsi que sur le développement d'un portail national de navigation électronique. Particulièrement pour la région du Québec, la Garde côtière travaillera en collaboration avec le Port de Montréal et le Service hydrographique du Canada dans l'évaluation d'un système dynamique de mesure du dégagement sous la quille développé par des entreprises externes pour une utilisation optimale du chenal maritime du fleuve Saint-Laurent.

L'initiative de navigation électronique se poursuivra avec l'entière collaboration de toutes les parties concernées. La consultation auprès de marins et de pilotes demeurera une condition essentielle pour la mise en œuvre réussie de la navigation électronique dans les eaux canadiennes.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Achever un rapport sur l'évaluation effectuée en 2011-2012 concernant les sources de données et les services de navigation électronique, ainsi que le développement d'un portail national de navigation électronique.	VG	DG, SM DG, STI
Continuer de travailler en collaboration dans le cadre du projet de la phase II de la navigation électronique – l'évaluation de systèmes de mesure dynamique du dégagement sous la quille développés par des entreprises externes aux fins d'utilisation dans le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent.	VG	CA, Québec
2012-2013		
Entamer le processus de normalisation des sources de données et des services de navigation électronique.	VG	DG, SM DG, STI

PRIORITÉS EN MATIÈRE DE GESTION

1. GESTION DE LA MAIN-D'ŒUVRE

RÉALISATIONS EN 2010-2011

- Respect de tous les engagements restants dans le PAG ÉE 2008-2011.
- Développement du Réseau opérationnel des femmes pour servir de tribune de communication entre les femmes qui travaillent en mer.
- Atteinte d'une représentation des groupes visés par l'équité en matière d'emploi de 94 % par rapport aux estimations de disponibilité au sein de la population active.
- Réorganisation de la page des Possibilités d'emploi de la GCC; la consultation a augmenté de 600 %.

La Garde côtière est confrontée à de nouveaux défis dans notre cycle de planification de 2011-2014, mais il y a une constante sur laquelle nous pouvons nous appuyer – notre effectif dévoué et professionnel. Nos employés ont façonné la GCC au cours de sa longue histoire et demeureront notre point fort à mesure que nous cheminerons.

Bien que nous menions nos activités au cours d'une période de restriction budgétaire, nous continuerons d'investir dans notre personnel. Nous maintiendrons notre accent sur la promotion d'un effectif qualifié et représentatif, leur perfectionnement et leur soutien, ainsi que la démonstration d'une structure de gestion juste et efficace. Le *Plan stratégique des ressources humaines de 2011-2014* fournit des détails supplémentaires sur chacune des initiatives suivantes et est disponible sur le site Web de la GCC (http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/CCG/HRPlan-2011-2014)

Des effectifs qualifiés et représentatifs

L'évolution démographique continuera d'exercer le plus d'influence sur notre main d'œuvre, alors qu'un nombre croissant d'employés d'expérience deviendront admissibles à la retraite et que la population canadienne continuera de se diversifier.

Nos efforts de recrutement et notre planification de la relève continueront de mettre l'accent sur les cinq groupes à risque qui sont essentiels à nos activités (officiers des navires, membres d'équipage des navires, opérations radio, ingénieurs et technologues de l'électronique). Notre page réorganisée des Possibilités d'emploi, http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Emplois, offrant des tours virtuels de six navires, des vidéos présentant les cinq groupes à risque, ainsi que la capacité d'utiliser les quelque 600 photos qui ont été ajoutées à la base de données de la Garde côtière pour attirer des candidats, continuera d'être essentielle pour aider les éventuelles recrues à comprendre les choix de carrière possibles au sein de la Garde côtière. Le site sera évalué en 2011-2012 pour déterminer comment son efficacité peut être améliorée. Les trousses de sensibilisation au recrutement et la participation à des salons de l'emploi joueront également un rôle important dans le ciblage de ces groupes à risque.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Évaluer l'efficacité de la nouvelle page des Possibilités d'emploi sur le site Web de la GCC.	DG, SGIA

Un certain nombre d'approches particulières nous aideront également à attirer et à maintenir des membres des groupes à risque. Ces dernières incluent : augmenter le nombre d'élèves-officiers admis au Collège de la Garde côtière canadienne; encourager les membres qualifiés d'équipages de navires à obtenir leur Brevet d'officier mécanicien de troisième classe; utiliser un bassin national établi pour recruter des agents des Services de communications et de trafic maritimes; embaucher par l'intermédiaire du Programme de perfectionnement des technologues de l'électronique de la marine qui

permet aux nouveaux technologues de l'électronique d'acquérir les connaissances et les compétences dont ils ont besoin pour occuper des postes de niveau opérationnel au sein de la GCC.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Mettre en œuvre le module de Brevet d'officier mécanicien de troisième classe du programme de certification des membres d'équipage de navire.	DG, Flotte
2012-2013	
Poursuivre la mise en œuvre du module de Brevet d'officier mécanicien de troisième classe du programme de certification des membres d'équipage de navire.	DG, Flotte
2013-2014	
Effectuer une analyse de possibilités supplémentaires de formation donnant droit à un certificat grâce à l'utilisation du programme de certification des membres d'équipage de navire.	DG, Flotte

La GCC reconnaît que le recrutement offre une occasion de veiller à ce que notre effectif soit représentatif de la société canadienne. Nous poursuivrons nos efforts visant à respecter les engagements du Plan d'action de la gestion pour l'équité en matière d'emploi (PAG ÉE) en travaillant pour attirer et maintenir un effectif diversifié et représentatif, et en utilisant des outils de recrutement pour cibler les régions et les groupes professionnels lorsqu'il y a des écarts. Nous travaillerons également en étroite collaboration avec nos collègues du MPO pour élaborer le PAG ÉE 2011-2014 qui guidera nos efforts dans les années à venir. En particulier, grâce au Réseau opérationnel des femmes, nous continuerons d'appuyer les femmes poursuivant une carrière en mer. De plus, dans un effort visant à attirer plus de femmes dans des postes en mer, la GCC continuera de fournir du financement pour ses exigences et sa formation liées à l'accréditation de formation aux Fonctions d'urgence en mer. En ce qui a trait aux Autochtones, nous poursuivrons nos efforts visant à augmenter la représentation au sein du groupe professionnel SC, en particulier ceux qui occupent un poste sur un pont ou une salle des machines. Pour les membres de tous les groupes désignés, nous nous efforcerons de veiller à leur maintien et à ce qu'ils reçoivent des occasions d'avancement professionnel grâce à une planification ciblée de la relève.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Mettre en œuvre les engagements de la GCC découlant du nouveau Plan d'action de la gestion pour l'équité en matière d'emploi de 2011 à 2014 du MPO.	PAG ÉE	Membres du CG de la GCC
Mettre en œuvre le Réseau opérationnel des femmes.	PAG ÉE	DG, Flotte
Participer à un projet pilote de rapprochement des Autochtones pour recruter des étudiants dans le Programme de formation des officiers.	PAG ÉE	DE, Collège
2012-2013		
Mettre en œuvre les engagements de la GCC découlant du nouveau Plan d'action de la gestion pour l'équité en matière d'emploi de 2011 à 2014 du MPO.	PAG ÉE	Membres du CG de la GCC
Mettre en œuvre le projet pilote de rapprochement des Autochtones, afin de les recruter dans le Programme de formation des officiers.	PAG ÉE	DE, Collège
2013-2014		
Mettre en œuvre les engagements de la GCC découlant du nouveau Plan d'action de la gestion pour l'équité en matière d'emploi de 2011 à 2014 du MPO.	PAG ÉE	Membres du CG de la GCC
Évaluer et déclarer le succès du projet pilote de rapprochement des Autochtones aux fins de prise en considération dans les stratégies de recrutement futures.	PAG ÉE	DE, Collège

Le programme à l'intention des débutants des SCTM vise à s'assurer qu'ils reçoivent une formation normalisée et à jour. Il s'adresse aux nouvelles recrues qui n'ont aucune expérience dans ce domaine. Dans les années à venir, la GCC ciblera ses efforts sur la mise en œuvre des recommandations de l'étude sur la charge de travail et la définition d'une vision de l'avenir du programme à l'intention des débutants.

Engagement	Responsable
2012-2013	
Examiner le programme de formation pour débutants des SCTM[2].	DG, SM
2013-2014	
Élaborer un plan d'action visant à mettre en œuvre les recommandations résultant de l'examen du programme de formation pour débutants.	DG, SM DE, Collège

Le perfectionnement et le soutien des effectifs

RÉALISATIONS EN 2010-2011

- 93 % de tous les membres du personnel à terre avaient un plan d'apprentissage pour 2010-2011.
- Mise en œuvre d'un cadre de formation linguistique axée sur le perfectionnement.
- Élaboration un programme d'orientation national de la GCC.
- Évaluation du programme pilote national de perfectionnement en leadership.

Pour offrir ses programmes et ses services selon les plus hautes normes, la GCC doit absolument investir dans les ressources humaines. Depuis le lancement du Système d'appréciation du personnel (SAP) en 2008-2009, la GCC a poursuivi ses efforts visant à surveiller et à promouvoir des examens de rendement périodiques et l'élaboration de plans d'apprentissage. Les plans d'apprentissage individuel constituent une excellente occasion pour les gestionnaires et les employés de la GCC d'avoir une discussion concernant des objectifs individuels dans le contexte des objectifs organisationnels, la gestion de carrière et les besoins en matière d'apprentissage liés aux objectifs de rendement.

De la formation est dispensée dans l'ensemble de l'organisation, et les programmes nationaux de formation de base sont assurés par le Collège de la Garde côtière canadienne. La GCC offre des programmes de formation qui permettent aux employés nouveaux et existants de gravir les échelons. En 2011-2012, le Collège de la GCC continuera d'offrir des programmes dans quatre domaines (le Programme de formation des officiers de la GCC [PFOGCC], la formation aux Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), la formation en entretien et équipement naval [FEEN], la formation en recherche et sauvetage, sécurité et intervention environnementale, y compris la formation technique continue du personnel navigant), tout en poursuivant l'exécution de son programme de transformation de façon à ce qu'il offre une formation de la plus haute qualité en réponse aux besoins futurs de la GCC.

La GCC s'attend à ce que l'aperçu et le plan d'action du programme d'encadrement et de mentorat ENG-03 soient approuvés en 2011, alors que l'élaboration d'un Programme de perfectionnement des mécaniciens de marine est en cours. Le programme sera conforme à l'Organisation normalisée de la GCC lors de son achèvement.

Dans un effort visant à offrir aux employés des occasions d'acquérir de l'expérience et des connaissances organisationnelles précieuses, la GCC utilise divers outils tels que la formation par observation, le mentorat, la formation en ligne et les nominations

2. Un tel programme de perfectionnement s'adresse aux personnes recrutées et sélectionnées pour participer au programme de formation et d'accréditation des officiers des SCTM, afin d'acquérir les connaissances et les compétences nécessaires pour occuper ce poste.

intérimaires de courte durée. Ces outils contribuent à préparer les employés pour des concours d'avancement et faciliteront la planification de la relève de la GCC.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Mettre en œuvre le programme d'encadrement et de mentorat ENG-03.	DG, STI

Les initiatives qui se sont avérées réussies dans l'ensemble de l'organisation en 2010-2011 se poursuivront. Ces dernières incluent un programme d'orientation pour les nouveaux employés, qui offre un programme en ligne et qui est également disponible sur CD, dans le but de répondre aux besoins des employés navigants. Des semaines de perfectionnement et de formation continueront d'être tenues, et les efforts visant à renforcer les relations avec les collectivités des Premières nations seront continus. Un cours de recyclage de deux semaines pour les agents du SCTM a été reçu positivement. Une version abrégée de huit jours sera donc offerte, et tous les officiers devront l'achever à l'intérieur d'une période de dix ans. Le programme pilote national de perfectionnement en leadership, lancé en 2007, a été évalué en 2010-2011 et jugé très réussi. Pour cette raison, le programme de perfectionnement en leadership continuera et connaîtra une expansion pour inclure le Collège de la Garde côtière canadienne et la région de la capitale nationale.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Lancer le programme d'orientation de la GCC pour les nouveaux employés.		DG, SGIA
Mettre en œuvre le cours de perfectionnement continu (cours de recyclage) pour les agents des SCTM.	VG	DG, SM DE, Collège
Élaborer l'expansion du Programme pilote de perfectionnement en leadership pour inclure le Collège de la Garde côtière canadienne et la région de la capitale nationale.	SAFF	CA, T.-N.-L.
2012-2013		
Mettre en œuvre le Programme de perfectionnement en leadership augmenté.	SAFF	Membres du CG de la GCC

La GCC continuera de mieux définir les dépenses de formation et de perfectionnement, et la transparence des budgets de formation sera une pratique de gestion courante. Cela permettra de créer des outils de planification améliorés qui permettront aux gestionnaires de préparer des budgets annuels réalistes et qui encourageront le personnel de tous les échelons à utiliser les affectations de formation.

L'amélioration de notre capacité dans les deux langues officielles demeure une priorité. Bien que le préalable d'une langue seconde ne s'applique plus aux candidats s'inscrivant au Programme de formation des officiers, nous renforcerons notre capacité actuelle de formation en langue seconde au Collège de la GCC pour veiller à ce que les élèves officiers diplômés répondent aux exigences linguistiques officielles. Dans le but d'équilibrer une gestion juste, transparente et équitable de la formation linguistique avec les contraintes opérationnelles et financières de la GCC, le cadre de formation linguistique axée sur le perfectionnement de la GCC a été lancé en janvier 2011. Les demandes de formation linguistique seront recherchées de façon annuelle et seront examinées aux fins d'approbation par un comité de gouvernance.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Offrir des possibilités d'améliorer les compétences en langues officielles aux employés du Collège.	DE, Collège

Une gestion juste et efficace

RÉALISATIONS EN 2010-2011

- Achèvement de 66 % de la transition vers l'organisation normalisée.
- Environ 824 postes de l'organisation normalisée ont été liés à un modèle national ou régional de description de travail.

La GCC continuera de mettre l'accent sur une gestion juste et efficace des ressources humaines. Nous continuerons d'améliorer nos pratiques de dotation en nous appuyant plus fortement sur la dotation collective et les bassins de candidats qualifiés, et en étant judicieux dans notre utilisation de mesures d'emploi temporaires.

En 2009, la Garde côtière a lancé l'organisation normalisée (ON) pour améliorer l'uniformité de la gestion des ressources humaines à l'échelle nationale. L'ON a été élaborée pour permettre une prestation plus uniforme des services pour résoudre les anomalies en matière de classification et pour assurer une répartition équitable des ressources. Depuis son lancement, l'ON est devenue essentielle pour assurer une gestion juste et efficace, et pour créer une institution véritablement nationale et uniforme dans toutes les régions. La transition vers l'ON est déjà achevée à 66 % et les employés touchés ont été identifiés. Un rapport d'analyse des impacts et une justification du recours à l'article 43 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique* (LEFP) ont été présentés à la Commission de la fonction publique. L'autorisation de se prévaloir de l'article 43 de la LEFP a été reçue pour les demandes d'autorisation prioritaires lors de l'affectation d'employés touchés de la GCC. Bien que la transition vers l'ON soit achevée au deux tiers, les contraintes financières émergentes et les retards de classification des descriptions de travail restantes pourraient empêcher la mise en œuvre complète d'ici le printemps 2012.

L'évaluation des impacts de ces contraintes sur la mise en œuvre est en cours.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Poursuivre la transition vers l'organisation standard.	VG SAFF	Membres du CG de la GCC

En s'engageant à mettre de l'avant les suggestions formulées dans le Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (SAFF) et en favorisant une communication plus ouverte entre les gestionnaires, les employés et les syndicats, la GCC continuera d'atteindre l'excellence en milieu de travail et dans les services qu'elle offre aux Canadiens. Le SAFF de 2011 s'effectuera du 29 août au 30 septembre. La GCC étudiera des moyens créatifs pour accroître les taux de réponse au SAFF, afin que les résultats du sondage représentent avec plus de précision les besoins de ses employés.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2012-2013		
Évaluer les résultats du SAFF de 2011 et diffuser les conclusions aux employés et aux syndicats.	SAFF	Membres du CG de la GCC

La GCC continuera de promouvoir l'utilisation des examens du rendement et des plans d'apprentissage pour appuyer le perfectionnement professionnel. Au cours de l'année 2011-2012, notre Système d'appréciation du personnel sera évalué. En fonction de cette évaluation, nous élaborerons un plan d'action pour améliorer l'efficacité, afin d'augmenter les taux d'achèvement des examens du rendement et des plans d'apprentissage, notamment pour le personnel navigant.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Évaluer le Système d'appréciation du personnel et élaborer un plan d'action pour en améliorer l'efficacité.	SAFF	DG, SGIA
2012-2013		
Mettre en œuvre le plan d'action pour améliorer l'efficacité du Système d'appréciation du personnel.	SAFF	Membres du CG de la GCC

En 2011-2012, le Collège achèvera la mise en œuvre du plan de transformation avec des structures de gouvernance améliorées en place et une capacité améliorée de prestation de formation bilingue. De plus, le Collège travaillera sur l'élaboration d'un cadre de gouvernance de la formation opérationnelle avec les partenaires de programme dans la Flotte, les Services maritimes et les Services techniques intégrés.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Poursuivre la mise en œuvre du plan de transformation du Collège de la Garde côtière.	DE, Collège
Élaborer un cadre de gouvernance de la formation opérationnelle de la GCC.	DE, Collège; DG, Flotte; DG, STI; DG, SM
2012-2013	
Mettre en œuvre le cadre de gouvernance de la formation opérationnelle de la GCC.	DE, Collège; DG, Flotte; DG, STI; DG, SM
2013-2014	
Évaluer le cadre de gouvernance de la formation opérationnelle de la GCC.	DE, Collège; DG, Flotte; DG, STI; DG, SM

2. PRATIQUES UNIFORMES DE LA GESTION DES ACTIVITÉS

RÉALISATIONS EN 2010-2011

EXAMEN DE LA RELATION DE TRAVAIL AVEC RESSOURCES HUMAINES ET SERVICES INTÉGRÉS DE MPO

- Mise en œuvre de pratiques communes en ce qui concerne le devoir d'accommodement et les protocoles de retour au travail à la grandeur de la GCC.
- Application d'une politique uniforme en ce qui concerne les arrangements de réserve pour les différentes fonctions et régions, et élaboration d'une stratégie de communications à l'échelle nationale pour assurer une application uniforme.

PROTOCOLES DE COMMUNICATION

- Mise en œuvre de recommandations après s'être penché sur les processus et les protocoles de communication en ce qui concerne l'état de préparation en cas d'urgence.

CADRE DE PROGRAMME STRATÉGIQUE POUR LES SERVICES MARITIMES DE LA GCC

- Examen des domaines prioritaires, du rendement global ainsi que des besoins futurs des services maritimes de la Garde côtière.
- Analyse des opérations des services maritimes de la Garde côtière, région par région, relatives aux procédures et aux services pour voir si elles sont dispensées de façon uniforme à l'échelle nationale.

IDENTITÉ PLUS FORTE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

- Élaboration de normes nationales touchant les publications imprimées et les autres produits.
- Élaboration d'une stratégie intégrée de communications internes pour assurer une approche uniforme à l'échelle nationale, afin d'établir un lien avec les employés.
- Élaboration d'une vision Web de la GCC et d'une proposition de présence Internet durable de la GCC.

ENTENTES SUR LES NIVEAUX DE SERVICE AVEC LES CLIENTS DU MPO

- Élaboration d'une entente sur les niveaux de service entre les Services maritimes et la Flotte décrivant les attentes en matière de prestation de services et de rendement.

Moderniser le processus de planification des activités et de répartition des ressources

La Garde côtière canadienne a traditionnellement exécuté ses fonctions de gestion des ressources, notamment l'affectation et la réaffectation de ressources, en fonction de ses tendances historiques d'affectation et de dépense. Compte tenu des pressions accrues découlant de contraintes budgétaires pangouvernementales, et des mesures connexes mises en place, il est primordial que la GCC s'assure de l'examen et de la modernisation de son cadre de gestion d'activités et de ressources. Cela permettra de veiller à ce que les ressources disponibles soient affectées, surveillées et réaffectées, au besoin, aux priorités stratégiques de l'organisation.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Évaluer, modifier et entamer la mise en œuvre du processus de gestion des activités et d'affectation des ressources pour la GCC.	DG, SGIA
2012-2013	
Achever la mise en œuvre du nouveau processus de gestion des activités et d'affectation de ressources pour la GCC.	DG, SGIA

Ententes sur les niveaux de service avec les clients du MPO

En 2008-2009, la Garde côtière canadienne a mis en place des ententes sur les niveaux de service (ENS) entre la Flotte et le secteur des océans et des sciences du MPO et le secteur de la gestion des écosystèmes et des pêches du MPO, conservation et protection. En 2009-2010, l'implantation de ces ENS a commencé par un projet pilote qui comportait la création, le test, et la modification des mesures efficaces de rendement. En 2011-2012, les ENS

seront finalisées pour entrer en utilisation continue. La GCC entretient déjà des ententes officielles de service avec des clients externe du Ministère (voir la page 84 pour de plus amples renseignements sur nos clients et les services fournis).

Dans le but d'augmenter la transparence et la responsabilisation interne, la GCC a, en 2010-2011, élaboré une ENS entre la Flotte et les Services maritimes. En 2011-2012, nous chercherons à mettre en œuvre l'ENS interne de façon provisoire, afin d'officialiser les niveaux de service offerts aux Services maritimes par la Flotte (aides à la navigation, services de brise-glace, recherche et sauvetage, et intervention environnementale). L'ENS offrira également aux Services maritimes l'occasion de définir et d'articuler les exigences de programme de la Flotte pour la prestation de services et fournira un cadre de mesure du rendement des services en fonction des attentes convenues.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Finaliser les ententes sur les niveaux de service avec MPO Sciences et Océans* et MPO Gestion des écosystèmes et des pêches** aux fins d'utilisation continue en fonction du résultat du projet pilote.	Budget de services votés VG	DG, Flotte
Mettre en œuvre l'entente sur les niveaux de service entre la Flotte et les Services maritimes pour 2011-2012.		DG, Flotte DG, SM
Élaborer des paramètres de rendement dans le cadre de l'entente sur les niveaux de service entre les Services maritimes et la Flotte.		DG, Flotte DG, SM
2012-2013		
Peaufiner des paramètres de rendement dans le cadre de l'entente sur les niveaux de service entre les Services maritimes et la Flotte.		DG, Flotte DG, SM

* anciennement le secteur des *Sciences du MPO*
** anciennement le secteur de la *Gestion des pêches et de l'aquaculture du MPO*

Identité plus forte de la Garde côtière canadienne

Les efforts de la Garde côtière canadienne visant à accroître sa visibilité et à raffermir son identité grâce à une présence Web nationale plus solide se sont poursuivis au cours de l'année 2010-2011. Les accomplissements de l'année précédente ont inclus la création d'une structure de gouvernance, d'un processus de publication et d'une vision Web pour fournir un objectif central à la présence Web de la GCC. Les processus liés à la vision, à la gouvernance et à la publication ont été approuvés par le Conseil de gestion de la GCC en mai 2010. Pour l'année 2010-2011, l'accent a été mis sur l'élaboration de composantes d'une stratégie Web et d'options de durabilité pour assurer une présence Web viable et durable pour la GCC.

Le site Internet de la GCC reçoit en moyenne 1 600 visites par jour (plus de trois millions par année). Les pages les plus populaires sont les Possibilités d'emploi et la Flotte. La majorité des visiteurs aboutissent sur le site au moyen de moteurs de recherche. L'effort de renouvellement à ce jour a été très réussi, tel qu'il est révélé par la page des Possibilités d'emploi de la GCC, lancée le 31 mars 2010, dont le nombre de visiteurs a augmenté de 600 % par rapport à l'année précédente. Le site est également cité comme un exemple à suivre au sein du Ministère.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Mettre en œuvre l'option approuvée de durabilité en ligne et les projets connexes.	DG, SGIA

3. CADRE DE PROGRAMME STRATÉGIQUE POUR LES SERVICES MARITIMES DE LA GCC

Pour renforcer l'efficacité et l'efficience de ses services maritimes, la GCC a élaboré un Cadre de programme stratégique (CPS) fondé sur les principes fédéraux de gestion de programmes généralement acceptés. Ces derniers sont décrits dans le Cadre de responsabilisation de la gestion (CRG) du gouvernement du Canada (voir l'annexe E). Ce Cadre a été le point central de l'examen systématique des programmes de services maritimes de la Garde côtière d'un point de vue stratégique et continu. Il nous a permis de cibler nos efforts sur les domaines prioritaires. Nos activités liées au CPS ont renforcé notre gestion de programmes et nous ont aidés à préparer l'organisation au plan d'action pour la réduction du déficit.

En 2010-2011, nous avons mis à jour les plans d'action des services maritimes et amélioré notre collaboration avec les partenaires clés. Nous avons travaillé avec les programmes pour examiner les domaines prioritaires, le rendement général des programmes et les besoins futurs des services maritimes de la Garde côtière, tout en examinant les procédures et les services pour veiller à leur prestation à l'échelle nationale de façon uniforme.

Le CPS était composé de neuf éléments, dont un était le risque. Nos activités liées au CPS ont permis de relever le besoin de clairement communiquer la façon dont le risque est abordé dans le processus de prise de décisions. En 2011-2012, nous élaborerons un cadre de gestion des risques et une méthodologie pour les programmes de services maritimes de la GCC afin d'articuler plus clairement la façon dont les risques sont abordés dans la gestion de programmes et d'appuyer la prise de décisions. Le cadre et la méthodologie fourniront une description des principales composantes du processus de prise de décisions en matière de gestion des risques, ainsi qu'un processus pour aider les décideurs à gérer de façon efficace les enjeux liés aux risques.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Dans le cadre de l'examen de l'ensemble des services maritimes de la Garde côtière axé sur le CPS, élaborer un cadre de gestion des risques et une méthodologie pour les programmes de services maritimes de la GCC, afin d'améliorer la gestion de programmes et d'appuyer la prise de décisions.	DG, SM

4. 50E ANNIVERSAIRE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Le 26 janvier 2012, la Garde côtière canadienne célèbrera 50 années de services rendus à la population canadienne. Tout au long de l'année 2012, la Garde côtière fêtera son jubilé d'or en assurant et en renforçant la sensibilisation des Canadiens à qui nous sommes et à ce que nous faisons. De plus, reconnaissant que ses employés constituent sa ressource clé, la Garde côtière célèbrera son 50e anniversaire avec ses employés en soulignant les sentiments de fierté, de dévouement et d'honneur qu'ils lui apportent chaque jour dans l'exercice de leurs fonctions.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Établir une stratégie nationale axée sur les événements spéciaux, les produits commémoratifs et le matériel de promotion en vue de célébrer le 50e anniversaire de la Garde côtière en 2012.	SC, Opérations
Lancer la mise en œuvre de la stratégie nationale.	SC, Opérations
2012-2013	
Mettre en œuvre la stratégie nationale en organisant des événements partout au pays ou en prenant part à ceuxci.	SC, Opérations

SECTION QUATRE : PERSPECTIVE RÉGIONALE

4

APERÇU

La GCC opère dans cinq régions. Chaque région de la GCC est dirigée par un commissaire adjoint relevant du commissaire, et qui est chargé de la gestion quotidienne des programmes et des services de la GCC dans cette région. Alors que la planification de la GCC s'effectue à l'échelle nationale pour assurer une conception et une mise en œuvre uniformes des programmes, les régions sont responsables de la mise en œuvre des programmes.

Bien que les cinq régions offrent les programmes essentiels de la GCC, la priorité dans chaque région est différente, puisqu'elle dépend du climat, de la géographie et des besoins des clients. Par exemple :

La **Région de Terre-Neuve-et-Labrador** est constituée de plus de 28 956 kilomètres de ligne de côte et de 2,5 millions de kilomètres carrés de plate-forme continentale. La zone régie par l'Organisation des pêches de l'Atlantique du nord-ouest (OPANO) à l'intérieur de la limite des 200 milles est de 2,3 millions de kilomètres carrés. La zone de recherche et de sauvetage (SAR) s'étend jusqu'à la moitié de l'Atlantique. La Région présente la plus forte proportion d'incidents de détresse et le pourcentage le plus élevé de cas SAR. Elle compte environ 1 100 employés, 18 navires, 75 petites embarcations et 3 hélicoptères.

La Région connaît une longue saison des glaces – seul l'Arctique canadien est marqué par des conditions météorologiques et des conditions de glace plus rigoureuses. L'administration régionale se trouve à St. John's. On y dénombre 5 centres des Services de communications et de trafic maritimes, quelque 1 700 aides à la navigation fixes et flottantes et 4 stations de positionnement global par satellite différentiel, de même que 4 stations de la GCC et 3 stations d'embarcations de sauvetage côtier.

Comme elle abrite le plus important port de manutention d'hydrocarbures au Canada et une industrie pétrolière extracôtière en pleine expansion, et que des millions de tonnes de fret potentiellement polluant et d'hydrocarbures de navire transitent par ses eaux chaque année, la région doit se tenir sur un pied d'alerte pour protéger son environnement marin.

On trouve dans la **Région des Maritimes** la plus importante raffinerie de pétrole d'Amérique du Nord (Canaport, à Saint John, au Nouveau-Brunswick), de même que les deuxième et troisième plus grands ports du Canada en termes de tonnage expédié. Elle affiche les marées les plus hautes au monde (baie de Fundy) et possède le premier terminal de gaz naturel liquéfié (GNL) au pays. La Région possède 300 ports pour petits bateaux et environ 30 ports commerciaux, du coup l'économie maritime constitue son principal moteur économique. L'industrie de la pêche, dont

POUR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE NOS RÉGIONS, VEUILLEZ CONSULTER LES SITES WEB SUIVANTS :

Terre-Neuve-et-Labrador :
www.ccg-gcc.gc.ca/f0003320

Région des Maritimes :
www.ccg-gcc.gc.ca/f0003796

Québec :
www.marinfo.gc.ca/fr/general/accueil.asp

Région du Centre et de l'Arctique :
www.ccg-gcc.gc.ca/fra/Centre_artique/accueil

Pacifique :
www.ccg-gcc.gc.ca/fra/GCC/Pacifique

la valeur approximative des prises au débarquement s'élève à environ un milliard de dollars, est la plus importante et la plus précieuse au pays. Vu le volume élevé de trafic du fret, dont la grande majorité est liée aux produits du pétrole, le risque d'un déversement majeur d'hydrocarbures demeure très élevé. L'exploitation du canal de Canso par la GCC est une caractéristique unique à cette région, tout comme notre responsabilité à l'égard de l'île de Sable en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

La **Région du Québec** est constituée de 14 000 km de côtes le long du Saint-Laurent, de Montréal à l'océan Atlantique en incluant les Îles-de-la-Madeleine, en plus de la région arctique du Québec (Nunavik). Les mauvaises conditions météorologiques du golfe, ainsi que les méandres étroits du fleuve, sa profondeur restreinte et sa couverture de glace de décembre à avril, font du Saint-Laurent l'un des axes de navigation les plus difficiles au monde. Les services maritimes de la Région du Québec sont essentiels à cette voie navigable clé qui passe entre des rives peuplées et des écosystèmes fragiles. Certains des services spécifiques offerts par la Région du Québec incluent la gestion des activités de dragage le long de 317 km de voie navigable, pour le compte de l'industrie du transport maritime; le contrôle du couvert de glace à l'aide d'un système de télé-surveillance, ainsi que le recours à des brise-glaces et des aéroglisseurs pour prévenir les inondations.

L'emplacement géographique du Saint-Laurent en fait une voie commerciale stratégique permettant d'accéder à l'intérieur du continent. Quatre principaux ports canadiens sont situés au Québec et représentent près de 30 % du tonnage des marchandises transportées. Le transport maritime dans la région du Québec est donc essentiel à la prospérité économique du Canada. Les nombreux projets d'expansion des secteurs miniers et pétroliers, l'explosion du secteur des croisières sur le plan international ainsi que l'augmentation de la taille et du nombre de navires empruntant le Saint-Laurent témoignent de la vitalité du secteur maritime.

Le développement du transport maritime et les inquiétudes relatives à l'environnement sont tout aussi importants pour le Saint-Laurent, et la Région du Québec de la GCC doit prendre en compte ces deux éléments. Cela présente des difficultés importantes en matière de navigation sûre et respectueuse de l'environnement.

La **Région du Centre et de l'Arctique** est la plus importante sur le plan géographique car elle s'étend sur quatre provinces, deux territoires et le versant nord du Yukon. La plupart des propriétaires d'embarcations de plaisance et des pêcheurs sportifs du Canada vivent dans cette région qui abrite une part importante des activités de navigation commerciale. La majorité du tonnage intérieur du Canada est enregistré et exploité à partir de la région, le commerce sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent dépassant 180 millions de tonnes métriques par an. La Région du Centre et de l'Arctique, en partenariat avec la Garde côtière américaine et la Gendarmerie royale du Canada, offre des programmes intégrés sur les Grands Lacs.

La mission de la Région dans l'Arctique évolue et se diversifie en raison des changements spectaculaires de l'environnement arctique, les changements climatiques et l'état de la glace de mer. Cette zone reçoit une attention accrue sur le plan national et international. La Région du Centre et de l'Arctique joue un rôle opérationnel crucial grâce au déploiement des brise-glaces dans l'Arctique, dont les missions sont essentielles au réapprovisionnement dans l'Arctique, à la Convention des Nations Unies sur le droit

de la mer (UNCLOS), et aux exercices conjoints du gouvernement du Canada comme l'opération Nanook. De plus, elle offre, en Arctique, un certain nombre de services spécialisés qui appuient la flotte de la Garde côtière, le gouvernement du Nunavut ainsi que les transporteurs commerciaux, et qui permettent d'accroître la sécurité et l'efficacité du transport maritime dans ce secteur.

La communauté maritime de la **Région du Pacifique** mène ses activités 24 heures sur 24 365 jours par an, de Victoria à l'Arctique de l'Ouest, avec près d'un demi-million de passages de navires enregistrés chaque année. La Région comporte 27 000 kilomètres de ligne de côte et 560 000 kilomètres carrés d'océan.

Les conditions météorologiques peuvent changer subitement sur la côte de la Colombie-Britannique, reconnue internationalement comme l'une des côtes les plus sauvages au monde. Par exemple, la bouche du détroit de Juan de Fuca, une vaste étendue d'eau d'environ 153 kilomètres de long formant l'embouchure principale du détroit de Georgie en Colombie-Britannique, a déjà été surnommée le « cimetière du Pacifique » en raison des fréquentes conditions météorologiques difficiles qui y sévissent.

La Région abrite Port Metro Vancouver, le quatrième plus important port d'Amérique du Nord en termes de tonnage, aux activités les plus diversifiées; il s'agit d'un port clé dans l'industrie des croisières, qui a attiré 570 000 passagers sur 177 embarcations en 2010. L'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, un réseau de transport facilitant les chaînes d'approvisionnement mondiales entre le marché nord-américain et les économies émergentes de l'Asie, est également déployée dans la Région du Pacifique.

PRINCIPALES INITIATIVES

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

Services offerts au Labrador

La production continue des installations de la baie de Voisey, l'augmentation du service de traversier entre le Labrador et Terre-Neuve, de même que les efforts visant à développer le secteur des croisières touristiques au Labrador entraînent un accroissement de l'activité maritime le long de la côte du Labrador. La sécurité maritime demeure une priorité pour la GCC, et l'activité croissante sur la côte du Labrador donnera lieu à une augmentation du nombre de demandes à l'égard des services de la GCC. Bien qu'une modernisation des cartes soit encore nécessaire pour la majeure partie du Labrador, le Service hydrographique du Canada a réalisé des sondages et des cartes relativement à un corridor passant par la côte nord du Labrador, ce qui signifie un passage plus sécuritaire des navires de croisière. Le besoin d'aides à la navigation, de ressources SAR et de couverture VHF le long de la côte du Labrador fait actuellement l'objet d'un examen. De plus, la demande croissante pour les services de la GCC sera surveillée et gérée de près.

Sécurité des bateaux de pêche

La sécurité des bateaux mesurant moins de 65 pieds, et utilisés dans le cadre d'activités de pêche hauturière, demeure une priorité pour la GCC. Cette préoccupation a mené à un examen qui a permis de déceler d'importants problèmes de sécurité dans l'industrie de la pêche. Afin d'améliorer la sécurité dans le domaine croissant de la pêche hauturière, pour le compte de la GCC, la Région de Terre-Neuve-et-Labrador collaborera avec Transports Canada, ainsi qu'avec d'autres intervenants de l'industrie, en vue de mettre en œuvre les recommandations présentées à la suite de l'examen concernant la sécurité des bateaux de pêche. Dans l'exercice de ses fonctions, la GCC s'efforcera de

sensibiliser et de former les pêcheurs. Elle continuera également de surveiller de près ses capacités en matière d'intervention de recherche et de sauvetage afin de s'assurer que les ressources sont allouées et utilisées de manière optimale.

Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest

En tant qu'organisme de service spécial, la GCC apporte son soutien au ministère des Pêches et Océans (MPO) en lui fournissant des navires pour faciliter la conservation et la protection des eaux dans la zone de l'OPANO. La conservation et la protection demeurent une priorité ministérielle et gouvernementale importante. La GCC continuera de travailler avec le MPO afin d'assurer les activités de surveillance des patrouilleurs, les capacités d'arraisonnement armé et une présence visible soutenue dans les eaux territoriales du Canada.

MARITIMES

Dessaisissement des bases de la GCC

Le dessaisissement des bases de Saint John et de Dartmouth se poursuit. La construction du nouveau bâtiment de l'administration de la Garde côtière à l'Institut océanographique de Bedford (IOB) est en cours; la fin des travaux est prévue pour novembre 2011, et l'installation pour février 2012. Le déménagement de la base de Saint John dans les locaux loués devrait également avoir lieu en 2011-2012. Entre-temps, la décision prise en 2010 de se dessaisir de la base de Charlottetown afin d'y aménager un hôtel et un centre de congrès exigera le déménagement des opérations de la GCC de cette ville dans de nouveaux locaux dans le Grand Charlottetown.

Ces déménagements nécessitent l'organisation et la coordination d'un certain nombre d'activités visant à minimiser les répercussions sur les employés et les programmes. Il s'agit d'une priorité pour la Région.

Langues officielles

Dans la Région des Maritimes, la GCC est chargée d'offrir des programmes et des services dans les trois provinces maritimes, y compris le Nouveau-Brunswick, qui est une province bilingue. De plus, c'est dans cette région que le personnel de la GCC est le plus âgé au pays. La plupart des postes de direction sont bilingues, mais les titulaires des groupes de relève qui aspirent à ces postes sont unilingues ou ne possèdent pas le niveau requis. Cela occasionne des problèmes et des pressions supplémentaires en matière de formation de perfectionnement. Consciente des défis qui lui sont propres, la Région continuera d'accorder la priorité à une amélioration de sa capacité bilingue globale en offrant une formation continue et en renouvelant sa démarche au regard de la formation en langue seconde axée sur le perfectionnement.

Dégâts causés par la tempête

En décembre 2010, la Région des Maritimes a subi une série de tempêtes qui ont entraîné des marées anormalement hautes et des ondes de tempête ayant causé des dégâts considérables à un certain nombre d'aides fixes, en particulier dans le golfe du Saint-Laurent, le détroit de Northumberland et cap Breton. À la suite des tempêtes, 24 aides fixes à la navigation ont nécessité des réparations après avoir subi des dégâts variés. La Garde côtière dans la Région des Maritimes a reçu 765 600 $ pour réparer ces sites et effectuer des levés en 2011/2012.

QUÉBEC

Pré-déploiement des bouées toutes saisons

Cette initiative représente une étape importante vers le déploiement progressif des bouées toutes saisons dans une grande partie des eaux navigables de la Région du Québec. Elle a été rendue possible grâce à des fonds nationaux affectés à la recherche et au développement. Les bouées toutes saisons

représentent une innovation efficace qui bénéficie également aux autres régions de la GCC.

Passage des navires post-Panamax[3] sur la voie navigable du Saint-Laurent

En 2011-2012, la GCC continuera de travailler sur ce projet essentiel pour l'industrie maritime. Un plan d'action sera élaboré en vue de mettre en œuvre les recommandations formulées dans le rapport de 2010-2011 sur l'évaluation des risques. Dans le cadre du plan d'action, la GCC, en collaboration avec Transports Canada et les pilotes, travaillera sur différents points, tels que les règles de transit, les modifications aux modes de prestation des services ainsi que les directives et les règlements opérationnels en ce qui concerne le passage des navires post-Panamax dans le chenal maritime du Saint-Laurent.

CENTRE ET ARCTIQUE

Patrouilleurs de sûreté semi-hauturiers

Le premier des trois nouveaux patrouilleurs de sûreté semi-hauturiers sera livré à la région du Centre et de l'Arctique en 2012. La région rendra les navires opérationnels, et ceux-ci seront utilisés conjointement par la Gendarmerie royale du Canada et les équipes de la sûreté maritime pour appuyer les efforts d'application de la loi et d'intervention sur l'eau dans la région des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent.

Opération Nanook 2011

La Région du Centre et de l'Arctique participera à la cinquième opération annuelle dirigée par le ministère de la Défense nationale, à savoir l'opération Nanook 2011. Celle-ci aura lieu en août dans la région de Lancaster Sound, dans l'Arctique. La participation régionale à l'opération Nanook n'a cessé de croître et de devenir plus complexe au cours des cinq dernières années, comprenant maintenant les ressources de la flotte, des services de communications et de trafic maritimes, des services de recherche et de sauvetage, de la Division de l'intervention environnementale et du centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage.

Bouées lumineuses pérennes

Nous collaborons actuellement avec la Garde côtière américaine en vue de mettre en place des bouées lumineuses pérennes à utiliser sur l'ensemble des canaux principaux.

Port pour petits bateaux à Pangnirtung, au Nunavut

Un financement a été accordé dans le cadre du Plan d'action économique afin de construire un port pour petits bateaux à Pangnirtung, au Nunavut. Dans ce projet, le rôle de la région du Centre et de l'Arctique consiste à concevoir, à acheter et à installer un système d'aides à la navigation dans le port.

Zones de navigation

Le 1er juillet 2010, les Services de communications et de trafic maritimes de la Région du Centre et de l'Arctique à Prescott, en Ontario, ont commencé à diffuser des avertissements NAVAREA en mode de « capacité opérationnelle initiale ». À partir de 2011-2012, le service sera pleinement opérationnel et les avertissements NAVAREA seront émis toute l'année aux marins de l'Arctique par l'intermédiaire du satellite INMARSAT-C. Pour les navires situés en dehors de la limite nord de la portée du satellite INMARSAT-C' (Haut-Arctique au-dessus du 76 °N), les avertissements seront émis à l'aide du matériel de radio-transmission à haute fréquence selon la saison.

3. Les dimensions des navires Panamax leur permettent de passer par les écluses du canal de Panama. Les navires post-Panamax, plus gros que les navires Panamax, ne peuvent pas entrer dans ces écluses (leur largeur excède habituellement 32,2 mètres).

PACIFIQUE

De 2011 à 2014, la Région du Pacifique entreprendra des initiatives qui permettront d'accroître son efficacité opérationnelle et sa prestation de services aux clients. De plus, dans le cadre du Plan d'action économique, elle recevra cinq navires qu'elle rendra opérationnels. Par ailleurs, la Région du Pacifique continuera de concentrer ses efforts sur la surveillance de ses installations et de son matériel pour être en mesure de satisfaire aux demandes de services malgré un trafic maritime accru. Voici des initiatives régionales clés :

Système national de contrôle de communications

Installation d'un nouveau système national de contrôle de communications dans les cinq centres des Services de communication et de trafic maritimes.

Mise en œuvre d'un format et d'une norme de données communs pour signaler l'état du fond marin des chenaux

La région du Pacifique collabore avec des partenaires régionaux importants en vue de mettre en place un format et une norme de données communs pour signaler l'état du fond marin des chenaux. Cette initiative permettra d'améliorer la diffusion et l'échange de renseignements entre la Garde côtière canadienne, Travaux Publics et Services Gouvernementaux Canada, Port Metro Vancouver et les pilotes du fleuve Fraser. La Région travaillera également avec l'Administation Centrale de la GCC afin de s'assurer que les formats de données cadrent avec l'initiative nationale de navigation électronique de la Garde côtière et qu'ils sont conformes aux normes de l'Organisation Hydrographique Internationale et de l'Organisation Maritime Internationale.

Ainsi, le système de signalement de l'état du fond marin des chenaux sera grandement amélioré et il aidera les principaux utilisateurs à prendre rapidement de meilleures décisions en ce qui concerne les fenêtres de transit et les tirants d'eau des navires sur le fleuve Fraser.

Système de suivi des incidents (CasTrack)

La Région du Pacifique a élaboré un système de responsabilisation envers les passagers, le Système de suivi des incidents (CasTrack). Elle continuera de promouvoir ce système auprès des intervenants d'urgence locaux pour assurer une intervention plus efficace en cas de sinistre maritime.

Navires d'intervention environnementale

En 2011 la Région du Pacifique recevra et rendra opérationnels 2 navires d'intervention environnementale, qui seront basés à Prince Rupert et à Vancouver.

Bateaux de sauvetage motorisés de 47 pi de la classe Cape utilisés pour les opérations de recherche et sauvetage

En 2011, la région du Pacifique recevra et rendra opérationnels 3 bateaux de sauvetage motorisés de 47 pieds de la classe Cape (recherche et sauvetage) : le *NGCC Cape Dauphin* sera basé à Prince Rupert, le *NGCC Cape Naden* à Sidney et le *NGCC Cape Palmerston* à Campbell River.

Autorité portuaire de Prince Rupert

L'Administration portuaire de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, a agrandi son terminal à conteneurs afin de pouvoir accueillir les porte-conteneurs post-Panamax[4]. Elle a aussi quadruplé la capacité du terminal, qui est passée à deux millions d'EVP (équivalent vingt pieds), une initiative qui a favorisé l'essor de l'industrie du transport maritime dans la région. Les Services à la navigation maritime de la Région du Pacifique continueront de surveiller et d'évaluer leurs installations et leur matériel afin de s'assurer qu'ils répondent toujours à la demande et que la gestion de la navigation reste efficace.

4. Les dimensions des navires Panamax leur permettent de passer par les écluses du canal de Panama. Les navires post-Panamax, plus gros que les navires Panamax, ne peuvent pas entrer dans ces écluses (leur largeur excède habituellement 32,2 mètres).

SECTION CINQ : CE QUE NOUS FAISONS TOUS LES JOURS

Cette section porte, pour chaque activité et sous-activité de programme, sur les activités quotidiennes liées aux programmes et aux services offerts aux Canadiens par la Garde côtière canadienne. Les aspects pour lesquels un important investissement est en cours y sont mis en évidence, ainsi que les principales initiatives visant à améliorer la mise en œuvre des programmes et des services.

APERÇU DES RESSOURCES FINANCIÈRES ET HUMAINES

Tableau 1 : Dépenses prévues de la GCC par activité de programme

Activité de programme	Salaires	Coûts d'exploitation et d'entretien (E et E)*	Total des coûts d'exploitation	Immobilisations majeures***	Subventions et contributions	Total des dépenses prévues**
Services des aides à la navigation	12 626	6 134	18 760	0	–	**18 760**
Gestion des voies navigables	2 965	6 258	9 222	0	–	**9 222**
Services de communications et de trafic maritimes	33 645	6 130	39 885	0	–	**39 885**
Services de déglaçage	1 005	9 150	10 155	0	–	**10 155**
Services de recherches et sauvetage	12 059	4 047	16 106	0	4 921	**21 027**
Services d'intervention environnementale	6 495	2 949	9 443	0	–	**9 443**
Sûreté maritime	4 823	2 723	7 545	0	–	**7 545**
Collège de la Garde côtière canadienne	8 118	4 756	12 874	0	–	**12 874**
État de préparation opérationnelle de la flotte	180 356	70 620	250 975	226 607	–	**477 582**
État de préparation des biens à terre	55 209	25 006	80 215	49 586	–	**129 801**
Total	**317 299**	**137 882**	**455 181**	**276 194**	**4 921**	**736 405**

** Les coûts d'E et E incluent le carburant pour le secteur de la gestion des écosystèmes et des pêches, le secteur des océans et des sciences et l'OPANO*

*** Excluant les recettes nettes en vertu d'un crédit (RNC)*

**** Inclut les dépassements de programme*

**Les chiffres dans les tableaux présentés dans le plan d'activités ont été arrondis et peuvent donc comporter de faibles erreurs.*

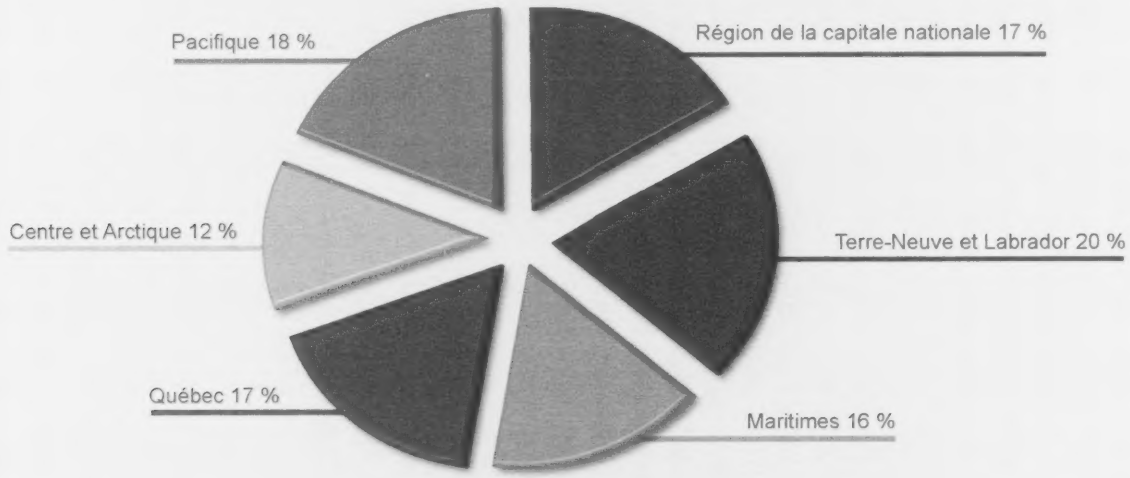
Tableau 2 : Coûts des services de la GCC par activité de programme, 2011-2012 (en milliers de dollars)

Activité de programme	Coûts d'exploitation directs des programmes	Affectation des coûts d'exploitation à partir de :		Coût total des services (exploitation)
		État de préparation opérationnelle de la flotte	État de préparation des biens à terre	
Services des aides à la navigation	18 760	39 313	33 828	**91 902**
Gestion des voies navigables	9 222	1 000	691	**10 913**
Services de communications et de trafic maritimes	39 885	1 364	16 201	**57 450**
Services de déglaçage	10 155	40 841	9 459	**60 455**
Services de recherches et sauvetage	16 106	89 372	16 560	**122 037**
Services d'intervention environnementale	9 443	873	691	**11 007**
Sûreté maritime	7 545	15 121	2 605	**25 271**
Collège de la Garde côtière canadienne	12 874		180	**13 054**
Total pour les programmes de la Garde côtière	**123 991**	**187 883**	**80 214**	**392 089**

Tableau 3 : Nombre total d'équivalents temps plein (ÉTP) utilisés par activité de programme

Activité de programme	ÉTP au niveau de l'E et E	ÉTP au niveau des immobilisations majeures	Nombre total d'ÉTP
Services des aides à la navigation	201		**201**
Services de communications et de trafic maritimes	40		**40**
Services de déglaçage	447		**447**
Services de recherches et sauvetage	18		**18**
Services d'intervention environnementale	124		**124**
Sûreté maritime	80		**80**
Collège de la Garde côtière canadienne	23		**23**
État de préparation opérationnelle de la flotte	2 869	137	**3 006**
État de préparation des biens à terre	853	62	**915**
Total	**4 657**	**199**	**4 856**

Figure 2 : Affections financières par région en 2011-2012



SERVICES PAR ACTIVITÉ ET SOUS-ACTIVITÉ DE PROGRAMME

AIDES À LA NAVIGATION

Le programme des aides à la navigation vise à procurer des aides à la navigation, comme les aides maritimes de courte portée, y compris des aides visuelles (aides fixes et bouées), des aides sonores (cornes de brume), des aides radar (réflecteurs et balises), ainsi que des aides maritimes de longue portée, à savoir le système mondial de localisation différentiel (DGPS). Les services offerts dans le cadre de ce programme assureront un accès à un système de navigation fiable, en plus de favoriser un environnement sécuritaire, accessible et efficace au secteur du transport maritime commercial, aux pêcheurs et aux navigateurs de plaisance. En tant que tel, ce programme constitue la pierre angulaire du système de navigation du Canada et il apporte un soutien essentiel à la réalisation de nombreuses priorités du gouvernement.

RÉALISATIONS EN 2010-2011

AIDES À LA NAVIGATION

- Signature d'accords entre le programme des aides à la navigation et ses fournisseurs de services. Ils définissent les rôles et les responsabilités de chaque groupe.
- Achèvement de la mise à jour des instructions liées aux aides à la navigation.

Nos services...

Ce programme aide les marins à naviguer en toute sécurité et de façon efficace en :

- exploitant un système d'aides à la navigation flottantes, fixes et électroniques;
- surveillant la fiabilité et la pertinence du système canadien des aides à la navigation;
- assurant la mise en application de normes nationales régissant les aides à la navigation;
- procurant et distribuant de l'information sur la sécurité, comme les Avis aux navigateurs (NOTMAR) et le Livre des feux du Canada;
- consultant régulièrement les clients à l'échelle locale en ce qui concerne les changements à tout système d'aides à la navigation.

Le programme des aides à la navigation est offert par...

- Le personnel des **Services maritimes de la GCC**, qui définit et conçoit le système des aides à la navigation. Ces gens gèrent le service en élaborant des politiques, des normes, des procédures et des directives. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent de façon continue la surveillance, l'évaluation et l'amélioration du rendement du programme. De plus, ils dispensent des conseils et une expertise en la matière, dans le cadre de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine. Le personnel des Services maritimes entretient également le site Web de la GCC consacré aux avis aux navigateurs, http://notmar.gc.ca, qui procure des renseignements de sécurité à jour sur la navigation.
- Le personnel des **Aides à la navigation de la GCC**, qui occupe des emplacements stratégiques à la grandeur du Canada, assume la responsabilité de la prestation d'aides à la navigation et de renseignements sur la sécurité de la navigation aux marins.

- La **Flotte de la GCC**, qui constitue le principal bien utilisé dans le cadre du programme des aides à la navigation de la GCC pour déployer et récupérer les aides à la navigation flottantes (bouées).
- Les **Services techniques intégrés de la GCC**, qui procèdent à la mise en œuvre d'un système de gestion du cycle de vie pour s'assurer que les aides à la navigation électroniques et classiques sont fonctionnelles, fiables et disponibles.
- La **Direction des biens immobiliers du MPO**, qui est responsable de la gestion du cycle de vie de certaines des principales aides à la navigation.
- **Divers entrepreneurs**, qui effectuent des travaux d'entretien complémentaires à ceux que réalise la Flotte de la GCC.

Nos clients...

Les principaux clients du programme des aides à la navigation sont l'industrie maritime, les navigateurs de plaisance, les pêcheurs commerciaux et les pilotes, ainsi que les différents comités et associations qui les représentent. Les responsables du programme s'impliquent généralement auprès de leurs clients pour s'assurer qu'ils comprennent les niveaux de service offerts dans le cadre du programme, cerner les lacunes en ce qui concerne la prestation des services et favoriser des échanges fructueux pour répondre aux besoins des utilisateurs tout en s'assurant que les attentes sont réalistes. Ceci est accompli au moyen de divers médias, comme le site Web de la GCC, les supports papier ainsi que différentes réunions et séances faisant participer les représentants des régions. Nous impliquons également nos clients dans le programme grâce à divers forums comme les réunions des conseils consultatifs maritimes national et régionaux du Canada, les commissions consultatives maritimes régionales, les conseils consultatifs maritimes locaux et le Conseil consultatif de la navigation de plaisance.

Regard vers l'avenir...

La GCC continue de chercher des moyens de tirer profit des nouvelles technologies pour assurer la sécurité des navigateurs et pour répondre continuellement aux normes de service de ses clients. Par exemple, le programme profite maintenant d'un système d'éclairage qui repose presque exclusivement sur des diodes électroluminescentes (DEL) et sur la technologie solaire à DEL. De plus, lorsque c'est possible, les bouées sont fabriquées de plastique, ce qui réduit considérablement la dépendance à l'égard des gros navires qui procèdent à leur déploiement et leur entretien. Nous continuons de déterminer des façons d'améliorer nos méthodes de prestation et de maintien des services, comme la mise en place de bouées éclairées en toute saison qui réduiront les besoins d'entretien et qui procureront aux navigateurs une capacité améliorée, tout particulièrement durant l'hiver.

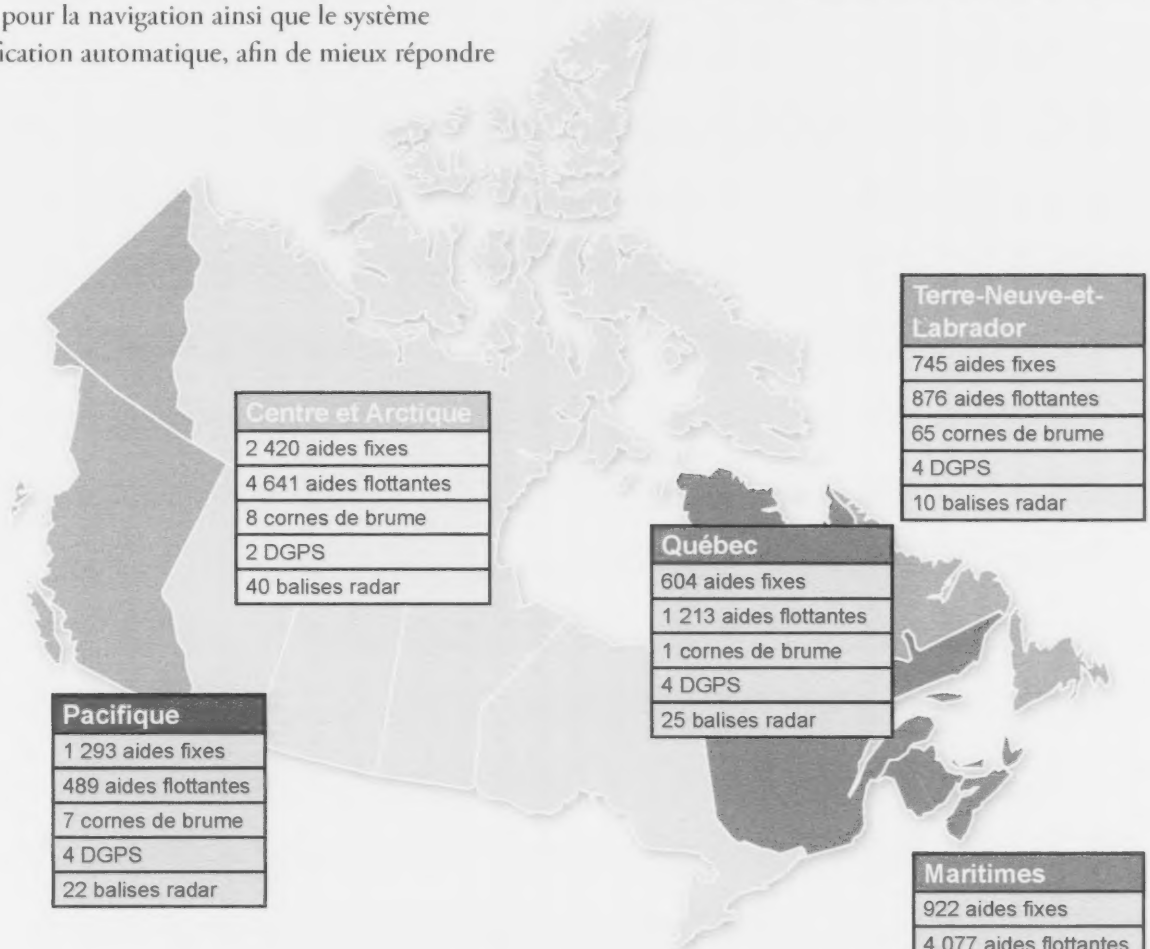
En 2011-2012, le programme continuera de cerner et de mettre en œuvre des initiatives d'amélioration continue, afin de perfectionner le système des aides à la navigation canadien. Par exemple, pour garantir que les activités du programme reflètent les nouvelles réalités technologiques et les besoins actuels des navigateurs, le programme lancera un examen et une mise à jour de la méthode de conception et de révision des systèmes des aides à la navigation de courte portée. De plus, le programme contribuera pleinement aux efforts du gouvernement pour conserver et protéger les joyaux du patrimoine canadien en appuyant les principes de la *Loi sur la protection des phares patrimoniaux.*

La GCC est un partenaire du projet pluriannuel des Ports pour petits bateaux (PPB) consistant à construire un port à Pangnirtung, au Nunavut.

Le rôle de la GCC dans ce projet consiste en la conception, l'acquisition et l'installation d'un système d'aides à la navigation pour le port. La conception du système a été entreprise en 2010, de même qu'une visite du site, une étude, un examen des niveaux de service et l'acquisition de quatre tours. En 2011, la GCC poursuivra la réalisation du projet en installant les tours, ainsi que des fanaux et des marques de jour.

L'arrivée de la navigation électronique et les nombreuses possibilités qu'elle offre font également l'objet d'une surveillance pour définir les impacts et les possibilités, comme l'adoption d'aides visuelles pour la navigation ainsi que le système d'identification automatique, afin de mieux répondre aux besoins changeants de nos clients. Dans le cadre de ce programme, on s'efforcera également d'uniformiser les niveaux de service offerts aux clients dans les cinq régions de la GCC.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Lancer l'examen et la mise à jour de la méthode de conception et de révision des systèmes d'aides à la navigation de courte portée.	DG, SM
Poursuivre la conception et la fabrication d'un système d'aides à la navigation pour le port de Pangnirtung, au Nunavut.	CA, C et A



Remarque : Les aides fixes à la navigation comprennent les structures telles que les phares et les feux à secteurs. Cette carte présente les chiffres de 2011; ces données sont relevées en avril de chaque année.

Services des aides à la navigation		
Offrent les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Systèmes d'aides à la navigation opérationnels	Pourcentage de temps qu'une aide a fonctionné correctement par rapport au temps de fonctionnement qu'on prévoyait (durée de mission) sur une moyenne de trois ans.	99 %
Publication des Avis aux navigateurs	Pourcentage d'Avis aux navigateurs (NOTMAR) mensuels publiés conformément aux niveaux de service de la GCC.	100 %
Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
L'industrie de la navigation commerciale et les navigateurs ont accès à des systèmes d'aides à la navigation fiables qui permettent une navigation sécuritaire et efficace.	Pourcentage de systèmes d'aides à la navigation dont la fiabilité a été prouvée au moyen d'un examen périodique par rapport au nombre total de systèmes.	20 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 4 : Ressources en 2011-2012, Aides à la navigation (milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador*	3 300	484	**3 785**
Maritimes	1 050	1 548	**2 598**
Québec	679	76	**755**
Centre et Arctique	912	569	**1 482**
Pacifique*	3 906	1 342	**5 249**
Région de la capitale nationale	2 778	2 114	**4 892**
Total des dépenses directes des programmes	**12 626**	**6 134**	**18 760**
Répartition des ressources pour l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	28 251	11 062	**39 313**
Répartition des ressources pour l'état de préparation des biens à terre	23 283	10 545	**33 828**
Coût total des services	**64 160**	**27 742**	**91 902**

** Les différences des salaires entre les régions sont principalement attribuables à la variation des activités au niveau des phares. Sur 246 phares d'importance au Canada, 51 sont dotés en personnel. La GCC entretient 23 phares dotés en personnel dans la région de Terre-Neuve-et-Labrador, 27 dans la région du Pacifique et, pour des raisons de souveraineté, 1 dans la région des Maritimes. Le Canada est l'un des quelques pays qui continuent de doter en personnel leurs phares.*

Réinvestissement dans les biens

En 2011-2012, nous prévoyons consacrer la somme de 13 millions de dollars aux projets d'immobilisations afin de procéder à la remise en état, à la modernisation ou à l'aliénation de ces biens ou de leurs éléments : aides flottantes, structures mineures et majeures des aides fixes et autre infrastructure d'aide.

GESTION DES VOIES NAVIGABLES

L'état de navigabilité des voies navigables canadiennes dépend fortement de la profondeur de l'eau et de l'état du fond des chenaux. Les services de surveillance et d'entretien offerts dans le cadre du programme de gestion des voies navigables permettent à la GCC d'assurer un déplacement sécuritaire, économique et efficace des navires en eaux canadiennes. De plus, ces services favorisent l'entretien de certains chenaux de navigation, réduisent les risques dans le domaine de la navigation maritime et favorisent la protection de l'environnement.

RÉALISATIONS EN 2010-2011

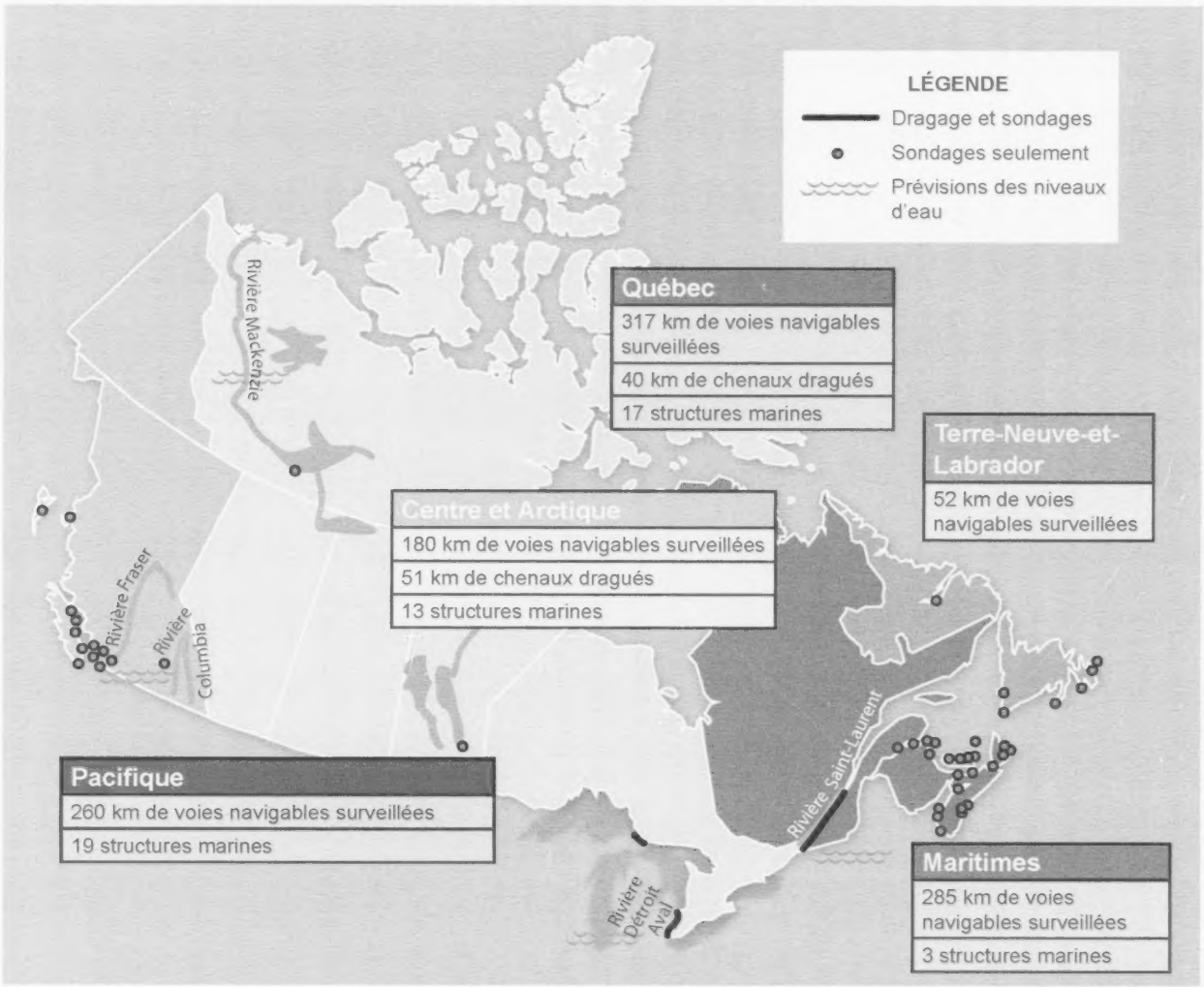
SERVICES DE GESTION DES VOIES NAVIGABLES

- Élaboration des directives nationales sur les enquêtes et les services de dragage, ainsi que consultation des principaux intervenants.
- Production du rapport sur l'évaluation des risques concernant les navires Post-Panamax et analyse des recommandations qu'il contenait effectuées en collaboration avec Transports Canada et les clients.

Nos services...

- Surveiller la bathymétrie en procédant à l'arpentage des chenaux commerciaux dans le but de déterminer les conditions du fond et les restrictions ou les dangers pour la navigation sécuritaire, ainsi que pour informer les navigateurs, les pilotes et autres intervenants.
- Présenter des prévisions sur la profondeur de l'eau dans les chenaux commerciaux des fleuves Saint-Laurent, Detroit, St. Clair, Fraser et Mackenzie.
- Gérer les opérations de dragage des chenaux dans certaines zones.
- Entretenir les structures marines, ce qui contribue à gérer les courants et les niveaux d'eau, le climat des vagues, les taux et les modèles de sédimentation, l'affouillement et l'érosion. Ces structures réduisent également les besoins liés à l'entretien des chenaux. Élaborer des lignes directrices et faire des analyses sur la conception et l'utilisation des chenaux, contribuer au contrôle international du niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent et assurer la gestion opérationnelle du canal de Canso.

5. Bathymétrie – Mesure de la profondeur des étendues d'eau.


LÉGENDE
Dragage et sondages
Sondages seulement
Prévisions des niveaux d'eau
Québec
317 km de voies navigables surveillées
40 km de chenaux dragués
17 structures marines
Terre-Neuve-et-Labrador
52 km de voies navigables surveillées
Centre et Arctique
180 km de voies navigables surveillées
51 km de chenaux dragués
13 structures marines
Pacifique
260 km de voies navigables surveillées
19 structures marines
Maritimes
285 km de voies navigables surveillées
3 structures marines
Rivière Mackenzie
Rivière Fraser
Rivière Columbia
Rivière Saint-Laurent
Rivière Détroit Aval

Le programme de gestion des voies navigables est offert par…

- Le personnel des **Services maritimes de la GCC**, qui définit et élabore le programme de gestion des voies navigables. Il gère le service en élaborant des politiques, des normes, des procédures et des directives dans le cadre de consultations et de communications. Ces gens analysent également les résultats des levés, calculent les prévisions de la profondeur de l'eau et informent les intervenants, en plus de gérer les projets de dragage. Le personnel de gestion des voies navigables planifie, surveille, évalue et améliore continuellement le rendement du programme. De plus, il dispense des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine.
- Le personnel de la GCC affecté à la **Gestion des voies navigables**, qui offre des services techniques pointus sur des questions liées au déplacement en toute sécurité des navires dans les eaux canadiennes. Plus particulièrement, il offre à l'industrie maritime des renseignements sur les conditions sous-marines qu'elle ne pourrait se procurer ailleurs. Ce personnel travaille dans tous les bureaux régionaux du MPO et à l'administration centrale.
- **Le Service hydrographique du Canada (SHC), la Flotte de la GCC** et **Environnement Canada**, qui offrent des services comme les levés bathymétriques du fond et la présentation de prévisions de la profondeur de l'eau, afin que les marins puissent planifier un passage sécuritaire et efficace, et maximiser la cargaison de leurs navires.
- **Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)**, qui dispense des services comme les levés bathymétriques, le dragage ainsi que l'élimination adéquate des sédiments.
- **La Direction des biens immobiliers du MPO**, qui assure la gestion du cycle de vie des structures marines.
- **Les Services techniques intégrés de la GCC**, qui sont chargés de gérer le matériel du système de communication Marinfo.

Nos clients…

Les principaux clients du programme de gestion des voies navigables sont les marins, les pilotes, l'industrie de la navigation, les propriétaires et les exploitants de chenaux, les exploitants de traversiers et les pêcheurs, ainsi que les différents comités et associations qui les représentent. Les responsables du programme s'impliquent généralement auprès de leurs clients pour assurer qu'ils connaissent la vision et l'orientation du programme, déceler les lacunes apparentes ou les écarts existants au niveau de la prestation des services, et favoriser des échanges fructueux afin de répondre aux besoins des utilisateurs tout en s'assurant que les attentes sont réalistes. Ceci est accompli au moyen de divers médias, comme le site Web de la GCC, divers supports imprimés, des ateliers et des séances d'information. Les clients sont également informés grâce à divers forums, comme les réunions des conseils consultatifs maritimes canadiens national et régionaux.

Regard vers l'avenir…

Le programme de gestion des voies navigables est influencé par la tendance de construire des navires toujours plus gros et plus rapides, la pression croissante pour maximiser les niveaux d'eau et les profondeurs des chenaux et ainsi permettre de transporter une charge optimale, les changements climatiques,

les limites de manœuvre sécuritaire, de même que le besoin d'assurer un équilibre entre les intérêts environnementaux et économiques. Tous ces facteurs augmentent le besoin de maintenir à jour nos directives techniques aux fins de la conception, de l'entretien et de l'utilisation des chenaux commerciaux. Les utilisateurs continuent de demander à connaître les conditions précises des voies navigables comme les prévisions de la profondeur de l'eau et l'état du fond des chenaux.

Dans un tel contexte, les responsables du programme doivent constamment être à l'affût des innovations dans les technologies et les pratiques de gestion pouvant favoriser des opérations plus efficaces. Des partenariats bien gérés contribuent également à la coordination efficace des activités du programme et aident à prévenir le chevauchement des activités avec les partenaires internes et externes, par exemple, entre TPSGC et le SHC (surveillance du fond des chenaux), ainsi qu'entre Environnement Canada et le SHC (prévisions sur la quantité d'eau disponible). Le partenariat avec la Direction des biens immobiliers au MPO en ce qui concerne l'entretien et la remise en état des structures marines constitue un exemple d'un partenariat bien géré. Comme plusieurs de ces structures sont en mauvais état, on doit élaborer et mettre conjointement en œuvre un plan d'investissement qui les concerne.

Les responsables du programme de gestion des voies navigables évaluent et adoptent continuellement de nouvelles initiatives dans le but d'améliorer l'information qu'ils remettent à leurs clients. Par exemple, le programme est très étroitement lié au projet Marinfo dans la région du Québec, au service Avadepth dans la région du Pacifique, ainsi qu'aux travaux de définition et de mise en œuvre de la navigation électronique dans les eaux canadiennes. Comme le point sur la priorité de la « navigation électronique » de la Section 3 (p. 28) l'indique, les responsables du programme travailleront sur un rapport fondé sur l'analyse des écarts par rapport à l'évaluation de l'état d'avancement concernant les sources de données et les services de navigation électronique. Par ailleurs, l'élaboration d'un portail national de navigation électronique verra le jour.

Gestion des voies navigables

Offre les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Poursuite et gestion des opérations de dragage des parties canadiennes des chenaux reliant les Grands Lacs et le Saint-Laurent.	Pourcentage de zones de chenaux draguées par rapport à celles devant l'être (parties canadiennes des chenaux reliant les Grands Lacs et le Saint-Laurent uniquement).	100 %
Publication des études sur les chenaux.	Pourcentage d'études publiées conformément aux niveaux de service de la GCC.	100 %

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
L'industrie de la navigation commerciale et les navigateurs disposent de renseignements et de services de gestion des chenaux facilitant l'accès aux principaux chenaux de navigation commerciale.	Pourcentage d'Avis à la navigation (NOTSHIP) publiés conformément aux niveaux de service de la GCC.	100 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 5 : Ressources en 2011-2012, Gestion des voies navigables (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador		7	**7**
Maritimes	875	100	**975**
Québec	1 132	3 643	**4 775**
Centre et Arctique	86	736	**822**
Pacifique	261	19	**280**
Région de la capitale nationale	610	1 753	**2 363**
Total des dépenses directes des programmes	**2 965**	**6 258**	**9 222**
Répartition des ressources pour l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	719	281	**1 000**
Répartition des ressources pour l'état de préparation des biens à terre	475	215	**691**
Coût total des services	**4 159**	**6 754**	**10 913**

Principale initiative

Étude post-Panamax, fleuve Saint-Laurent

Compte tenu de l'intensification du trafic maritime à laquelle on prévoit généralement assister dans un avenir proche, les ports du Canada cherchent des moyens d'accroître leur compétitivité. Les représentants de l'industrie maritime ont informé la GCC et Transports Canada de leurs plans de faire appel aux navires de la nouvelle génération post-Panamax[6], en particulier dans le chenal étroit du fleuve Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Les navires post-Panamax ne répondent actuellement pas aux directives de la GCC qui permettent aux navires de circuler dans les deux directions sur certains tronçons du chenal de navigation.

Sur demande des représentants de l'industrie maritime, on a procédé à une évaluation des risques afin d'éclairer la décision d'autoriser ou non les navires à barrot large à naviguer dans le fleuve Saint-Laurent jusqu'au port de Montréal, et ce, en partenariat avec Transports Canada (TC) et l'Administration de pilotage des Laurentides. En 2010-2011, on a terminé le rapport sur l'évaluation des risques, et la GCC et TC ont analysé ses recommandations. En 2011-2012, l'objectif est de continuer à travailler sur ce projet essentiel pour l'industrie maritime et d'élaborer un plan d'action en vue de mettre en œuvre les recommandations contenues dans le rapport sur l'évaluation des risques. Dans le cadre du plan d'action, la GCC, en collaboration avec Transports Canada et les pilotes, travaillera sur différents points, tels que les règles de transit, apportera les modifications aux méthodes de prestation des services, et procurera les directives et les règlements opérationnels en ce qui concerne les navires post-Panamax passant par le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Élaborer un plan d'action visant à mettre en œuvre recommandations du rapport sur l'évaluation des risques concernant les navires post-Panamax dans le chenal de navigation du fleuve Saint-Laurent.	CA, Québec DG, SM

Réinvestissement dans les biens

Nous prévoyons dépenser 3,8 millions de dollars en 2011-2012, dans le cadre de notre objectif à long terme qui consiste à rétablir les profondeurs cartographiées et les largeurs théoriques entières véritables des tronçons canadiens des chenaux qui relient les Grands Lacs.

6. Les dimensions des navires Panamax leur permettent de passer par les écluses du canal de Panama. Les navires post-Panamax sont plus gros que les navires Panamax, de sorte qu'ils ne peuvent entrer dans ces écluses. La largeur de ces navires dépasse habituellement les 32,2 mètres.

SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

La sécurité des marins et la protection de l'environnement en eaux canadiennes dépendent, dans une grande mesure, de la diffusion efficace et opportune d'information. Comptant des centres partout au Canada, le programme des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM) constitue le fer de lance des communications à la GCC. En assurant la disponibilité continue d'un système de communications efficace, ce programme contribue à la sécurité de la vie en mer, à la protection de l'environnement maritime, au déplacement efficace des navires dans les voies navigables, ainsi qu'à la présentation de renseignements essentiels et précis aux navigateurs. Ces services sont essentiels au déploiement rapide et efficace des équipes de recherche et sauvetage et d'intervention environnementale dans les situations de crise maritime. Les SCTM constituent, dans bien des cas, l'unique moyen pour un navire de faire entendre son appel à l'aide.

Nos services...

- Gérer le trafic maritime en contrôlant les mouvements des navires et en offrant des services d'information, afin de faciliter le processus décisionnel concernant la navigation à bord et contribuer ainsi à garantir la sécurité des navigateurs et à prévenir la pollution.
- Être à l'écoute d'un éventuel appel de détresse, coordonner les communications de détresse et transmettre les renseignements de sûreté maritime aux navigateurs en mer.
- Contrôler les navires afin de garantir que ceux qui ont l'intention d'entrer dans les eaux canadiennes demandent une autorisation et respectent les règlements canadiens applicables.
- Gérer un système d'information intégré sur le trafic maritime, dont l'activation d'un réseau d'intervention d'urgence, afin de faciliter les activités d'autres ministères, d'organismes gouvernementaux ou de l'industrie maritime.
- Contribuer à sensibiliser les gens au domaine maritime en fournissant des renseignements sur le mouvement des navires aux autres ministères ainsi qu'aux représentants de la GCC au sein des centres d'opérations sur la sûreté maritime.

RÉALISATIONS EN 2010-2011

SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

- Collaboration avec les Services techniques intégrés afin de créer une entente sur les niveaux de service pour l'entretien des systèmes des SCTM.
- Élaboration de profils de compétences et cours de perfectionnement continu concernant les SCTM (cours de recyclage) destiné aux agents des SCTM en poste.

NAVAREA

- Lancement des essais de transmission des renseignements de sécurité de navigation pour les deux NAVAREA en juillet 2010.

LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA (2001)

- Mise en œuvre du *Règlement sur la zone de services de trafic maritime du Nord canadien* (NORDREG) le 1er juillet 2010.

Le programme des Services de communications et de trafic maritimes est offert par…

- Le personnel des **Services maritimes de la GCC**, qui définit les efforts de prestation des SCTM en élaborant des politiques, des normes, des directives et des procédures. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent de façon continue la planification, la surveillance, l'évaluation et l'amélioration du rendement du programme. Ils dispensent également des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine maritime. En outre, ils se chargent de la publication des Aides radio à la navigation maritime (ARNM), un document qui fournit aux navigateurs des renseignements de sécurité à jour sur la navigation.
- Près de 350 **officiers certifiés des SCTM**, qui travaillent dans 22 centres des SCTM situés à des endroits stratégiques au Canada, coordonnent les communications de détresse et de sécurité, et régulent le trafic maritime dans certaines zones des eaux canadiennes. Les agents des SCTM émettent également des avis aux navigateurs au sujet de l'état opérationnel des aides à la navigation et des dangers pour la navigation, et signalent les navires d'intérêt particulier aux autorités.
- **Les Services techniques intégrés (STI)** de la GCC, qui procèdent à la mise en œuvre d'un système de gestion du cycle de vie pour s'assurer que le matériel, les systèmes et les installations radio des sites éloignés sont fonctionnels, fiables et disponibles.
- **La Direction des biens immobiliers du MPO**, qui est chargée de la gestion du cycle de vie des centres des SCTM.
- **Environnement Canada (EC)** et **Transports Canada (TC)**, dans le cadre de protocoles d'entente. EC fournit des renseignements essentiels sur la météo et la présence des glaces en mer, alors que TC procure le régime de réglementation des services de trafic maritime et répond aux exigences sur le plan des communications radio des navires.
- La **Garde côtière américaine**, qui gère le trafic maritime (en vertu d'un traité) dans le détroit Juan de Fuca, ainsi que sur les fleuves Detroit et St. Clair (en vertu d'une entente bilatérale).

Nos clients…

Les principaux clients du programme des SCTM sont les marins, y compris les pêcheurs commerciaux, les navigateurs de plaisance, les navigateurs commerciaux et les pilotes, ainsi que les différents comités et associations qui les représentent. Les responsables du programme s'impliquent généralement auprès de leurs clients afin qu'ils comprennent mieux les services offerts et qu'ils fournissent des commentaires. Ceci est accompli au moyen des médias actuels, comme le site Web de la GCC, les avis aux navigateurs et divers supports imprimés. Les clients sont également informés en participant à divers forums, comme les réunions des conseils consultatifs maritimes canadiens national et régionaux, les conseils consultatifs nationaux et locaux sur la marine, ainsi que le conseil consultatif sur la navigation de plaisance.

Regard vers l'avenir…

Le programme des SCTM dépend largement de la nouvelle technologie promue par les forums internationaux comme l'Organisation maritime internationale et l'Union internationale des télécommunications, des changements dans l'industrie du transport maritime, qui amènent des navires encore plus gros et plus rapides, ainsi que des préoccupations accrues en matière de sécurité. Par exemple, l'arrivée du système d'identification automatique devrait nous donner l'occasion d'accroître notre efficacité au niveau de la mise en œuvre du programme des SCTM. Étant donné que ce système repose dans une grande mesure sur le bon état des biens et sur un soutien tout au long du cycle de vie pour assurer leur fonctionnement continu, le programme doit comprendre une entente sur les niveaux de service avec le Soutien technique intégré pour garantir la conformité aux normes et aux niveaux de service des SCTM de façon rentable. Le processus et les procédures de maintenance devront être élaborés, afin de s'assurer que les normes de services visées pour la majorité des services les plus importants sont observées.

Pour garantir la continuité du programme des SCTM, 20 candidats suivent chaque année la formation au métier d'agent des SCTM de la GCC pour débutants, et l'on veille à ce qu'ils reçoivent une formation normalisée à jour. Le taux d'obtention du diplôme du programme est d'environ 83 %, ce qui est très encourageant si l'on tient compte du fait que les agents des SCTM (opérations radio) figurent parmi les cinq groupes à risque du Plan stratégique des ressources humaines de la GCC. Le programme des SCTM s'efforce continuellement d'accroître son efficacité en matière de prestation des services. À cette fin, les SCTM ont entrepris un examen de la charge de travail, et en 2011-2012, ils se consacreront à l'élaboration d'un plan d'action visant à mettre en œuvre les recommandations.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Élaborer un plan d'action visant à mettre en œuvre les recommandations résultant de l'examen de la charge de travail.	DG, SM

Services de communications et de trafic maritimes

Offrent les services suivants…	Mesuré comme suit…*	Avec ces objectifs…
Intervention en cas de communications de détresse et de sécurité.	Pourcentage d'appels ayant donné lieu à une intervention conformément aux niveaux de service (NS) publiés de la GCC.	100 %
Renseignements sur le trafic maritime et les voies navigables dans les zones des services de trafic maritime (STM).	Pourcentage de renseignements sur le trafic maritime et les voies navigables transmis aux navires soumis à la réglementation (dans les zones des STM) conformément aux NS publiés de la GCC.	100 %
Réponse aux demandes d'entrée dans les eaux canadiennes des navires.	Pourcentage d'autorisations accordées ou refusées au large par rapport au nombre total de navires ayant demandé la permission d'entrer dans les eaux canadiennes alors qu'ils étaient en mer.	100 %
Pour atteindre ce résultat…	**Mesuré comme suit…***	**Avec ces objectifs…**
Les navires peuvent traverser les eaux canadiennes en toute sécurité.	Pourcentage du nombre total de collisions, de heurts violents et d'échouements par rapport au nombre total de mouvements de navires dans les zones des STM.	<1 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

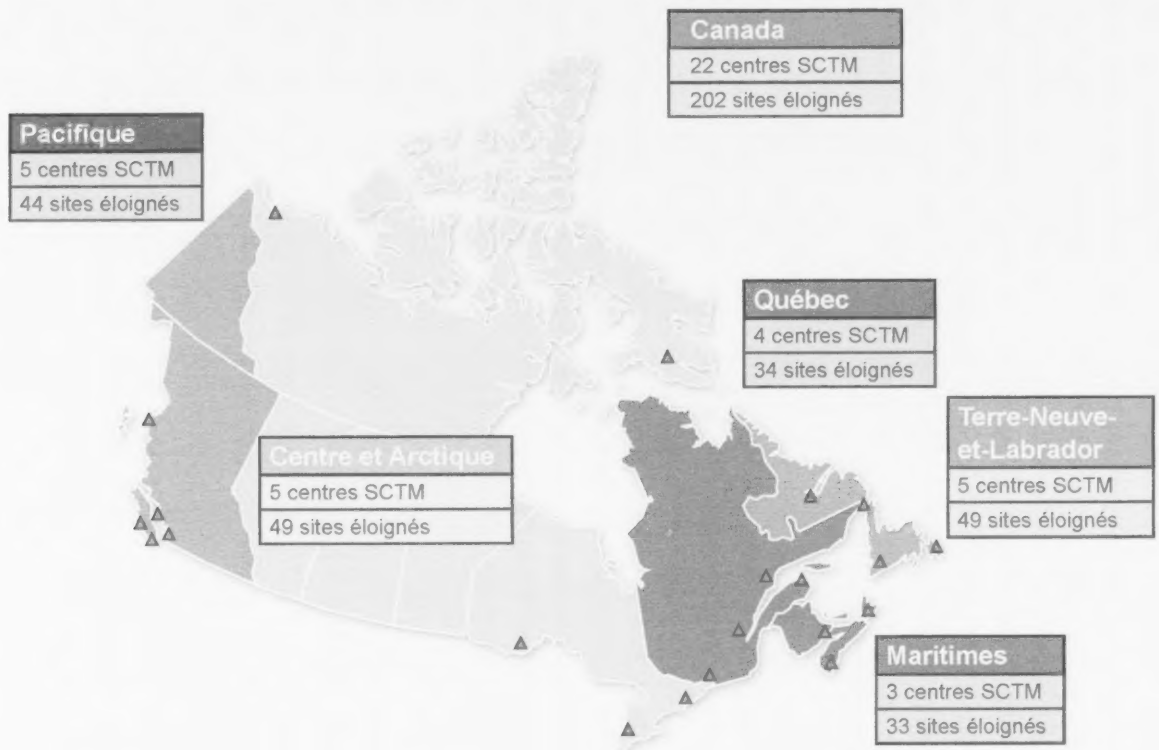


Tableau 6 : Ressources en 2011-2012, Services de communications et de trafic maritimes (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	5 352	827	**6 179**
Maritimes	5 353	592	**5 945**
Québec	6 152	378	**6 530**
Centre et Arctique	4 443	1 714	**6 157**
Pacifique	8 963	1 445	**10 408**
Région de la capitale nationale	3 483	1 184	**4 667**
Total des dépenses directes des programmes	**33 645**	**6 240**	**39 885**
Répartition des ressources pour l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	980	384	**1 363**
Répartition des ressources pour l'état de préparation des biens à terre	11 151	5 051	**16 201**
Coût total des services	**45 775**	**11 675**	**57 450**

Principales initiatives

NAVAREA

Une NAVAREA (zone de navigation) est une zone géographique définie par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) afin de coordonner la transmission d'avertissements de navigation aux marins. En octobre 2007, l'OMI confirmait le Canada dans son rôle de coordonnateur international chargé d'intervenir dans les cas d'avertissement de navigation pour deux zones de navigation dans l'Arctique. La radiodiffusion et la coordination des avertissements de navigation ont commencé, avec la capacité opérationnelle initiale, en juillet 2010. Ce service est géré par le Centre des SCTM de Prescott grâce au service de satellite SafetyNET d'Inmarsat; les avertissements sont diffusés en anglais.

La GCC lancera le service de transmission par satellite SafetyNET des NAVAREA, avec une capacité opérationnelle complète, en 2011-2012. À partir de 2012-2013, la GCC fera l'acquisition d'équipement de transmission radio haute fréquence pour appuyer la diffusion dans le Haut-Arctique (au-dessus du 76e parallèle N). D'ici le début de la saison de navigation arctique de 2014, la GCC lancera officiellement la transmission radio haute fréquence des renseignements sur la navigation et la météo pour le Haut-Arctique.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Lancer le service de transmission par satellite des NAVAREA.	DG, SM CA, C et A
2012-2013	
Commencer l'acquisition de l'équipement de transmission radio haute fréquence pour le Haut-Arctique.	DG, SM CA, C et A

Formation technique des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)

L'élaboration d'un cadre de formation pour le programme des SCTM est essentielle aux opérations de la GCC. Ce cadre comportera des initiatives variées devant appuyer les quelques 350 officiers des Services de communications et de trafic maritimes (OSCTM) accrédités, afin d'assurer le perfectionnement professionnel et un recrutement adéquat.

En 2010-2011, les efforts concernant le cadre de formation se sont poursuivis : on a élaboré des profils de compétences, créé un cours national de perfectionnement continu (cours de recyclage), conçu une stratégie de mise en œuvre du cours et offert un cours de recyclage. (Voir page 33)

Une fois que ce cours de perfectionnement continu aura été donné avec succès en 2011-2012, un examen du programme de formation pour débutants des SCTM sera lancé. (Voir page 32)

Réinvestissement dans les biens

Nous investissons considérablement dans les biens touchant les SCTM. Divers projets sont en cours, dont la plupart s'étendent sur de nombreuses années. Nous prévoyons consacrer la somme de 22,3 millions de dollars à ces projets en 2011-2012, afin de remettre à neuf, moderniser ou remplacer les biens suivants ou leurs composants : systèmes informatiques et opérationnels; systèmes de communication; équipement de communication; tours de communication; infrastructures dans les endroits concernés.

SERVICES DE DÉGLAÇAGE

Compte tenu des défis énormes que représentent la géographie et le climat extrême du Canada pour le trafic maritime, les services de déglaçage sont essentiels pour assurer le déplacement sécuritaire et efficace des navires sur et autour des eaux recouvertes de glace dans l'Est du Canada et dans les Grands Lacs, tout au long de l'hiver ainsi que pendant la saison de navigation estivale dans l'Arctique. Les opérations de déglaçage facilitent le mouvement éclairé, sécuritaire et rapide du trafic maritime, en plus d'aider à maintenir ouverts la plupart des ports canadiens tout au long de l'année et à prévenir les inondations le long du fleuve Saint-Laurent, soutenant ainsi les pêcheurs, l'industrie maritime ainsi que plusieurs communautés côtières.

Nos services...

- Répondre aux demandes de soutien dans le domaine du déglaçage.
- Offrir une aide dans les eaux recouvertes de glace, des conseils et de l'information sur les glaces.
- Approvisionner les communautés isolées dans le Nord lorsqu'aucun service commercial n'est disponible.
- Gérer les efforts de prévention des inondations le long du fleuve Saint-Laurent grâce à la surveillance, à la prévention, aux estacades et à la destruction des embâcles.
- Procéder au déglaçage des havres et des ports.
- Appuyer la souveraineté dans l'Arctique.
- En partenariat avec le Service canadien des glaces, offrir des renseignements sur les glaces aux navigateurs pour assurer le déplacement sécuritaire des navires en hiver.

RÉALISATIONS EN 2010-2011

SERVICES DE DÉGLAÇAGE

- Un examen des besoins en déglaçage du secteur maritime et des commentaires des représentants de cette industrie a été effectué, et une ébauche de document destinée à répondre aux principales préoccupations a été préparée et communiquée au secteur pour qu'il la commente.
- La GCC a travaillé en collaboration avec le Service canadien des glaces au sujet du renouvellement de l'Entente de partenariat sur les services d'information sur les glaces.

Le programme des services de déglaçage est offert par...

- Le personnel des **Services maritimes de la GCC**, qui définit et élabore le programme de déglaçage. Ces gens gèrent le service en élaborant des politiques, des normes, des procédures et des directives. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent de façon continue la planification, la surveillance, l'évaluation et l'amélioration du rendement du programme. De plus, ils dispensent des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine.
- **Les surintendants régionaux des glaces des Services maritimes**, qui travaillent au sein des centres des opérations des glaces pour s'assurer que l'on diffuse l'information sur les glaces par radio, Internet, télécopieur, etc., que l'on prépare des itinéraires pour contourner la glace et que l'on distribue ceux-ci aux marins, et que les brise-glace sont placés à des endroits stratégiques pour intervenir en cas d'appel à l'aide. Les centres des opérations des glaces sont situés à St. John's (T.-N.-L.), Dartmouth (N.-É), Québec (QC), et Sarnia (ON).

- **La Flotte de la GCC**, qui exploite six brise-glace dans l'Arctique entre les mois de juin et novembre de même que 17 navires de déglaçage en hiver sur la côte est du Canada, sur le fleuve Saint-Laurent ainsi que sur les Grands Lacs entre les mois de décembre et mai.
- **Une entente de partenariat avec le Service canadien des glaces d'Environnement Canada,** administrée par le personnel affecté aux programmes à l'administration centrale des Services maritimes, afin de fournir des renseignements essentiels sur la météo marine et les glaces.
- **Les Services techniques intégrés de la GCC**, qui gèrent les estacades à glace et le système intégré de gestion des glaces.
- **Un traité avec la Garde côtière américaine portant sur les opérations conjointes de déglaçage sur les Grands Lacs**, administré par l'administration centrale des Services maritimes et le personnel des programmes en région, afin de maximiser la capacité de soutien aux efforts de déglaçage et l'efficacité pour les deux nations.

Nos clients...

Le programme de déglaçage procure des renseignements sur les glaces et des services de déglaçage aux clients sur les eaux recouvertes de glace des Grands Lacs, du fleuve Saint-Laurent, de la côte est du Canada et dans l'Arctique. Les principaux clients du programme sont les navigateurs, incluant l'industrie de la navigation commerciale, les traversiers, les navires de pêche, les ports, les lamaneurs, les navigateurs sur la glace, les agents de navigation ainsi que les résidents dans l'Arctique. Dans le cadre de ce programme, on rencontre chaque année les clients avant et après la saison pour communiquer la vision et l'orientation du programme, cerner les lacunes perçues ou les variations actuelles en ce qui concerne la prestation des services, en plus de favoriser des échanges fructueux pour répondre aux besoins des utilisateurs tout en s'assurant que les attentes sont réalistes. Pour ce faire, on fait appel aux médias actuels, comme le site Web de la Garde côtière canadienne, les directives de déglaçage et divers documents imprimés. Les clients sont également informés grâce à divers forums, comme les conseils consultatifs maritimes canadiens national et régionaux et le Conseil consultatif maritime de l'Arctique.

Regard vers l'avenir...

Les changements climatiques et le développement économique ont donné lieu à une demande de prolongation des périodes de navigation dans les glaces dans la zone sud des eaux canadiennes et dans l'Arctique. Compte tenu du besoin de maximiser l'utilisation des ressources affectées aux opérations sur les glaces ainsi qu'aux services d'aide et d'information dans les eaux recouvertes de glace, les responsables du programme doivent être constamment à l'affût des innovations technologiques et des pratiques de gestion capables de favoriser des opérations plus efficaces. Une information de qualité et rapidement accessible sur les glaces revêt une importance particulière pour les navires naviguant dans les eaux recouvertes de glace et autour de ces eaux. L'imagerie par satellite et les radars maritimes sophistiqués, par exemple, peuvent aider à détecter à temps et à reconnaître la glace dangereuse, renforçant ainsi la sécurité et réduisant le temps de navigation. Dans cette optique, le programme soutiendra les projets de recherche et de développement (R-D) qui pourraient rendre la navigation plus sécuritaire, en particulier dans l'Arctique où le trafic maritime augmente chaque année. Dans ces eaux, les marins ne disposent pas

des instruments techniques appropriés qui leur permettraient de différencier la glace de l'année de la glace pluriannuelle, plus dangereuse. L'un des projets de R-D (projet de radar maritime de détection des glaces dangereuses) sur lesquels les responsables du programme travaillent en collaboration avec des partenaires externes a pour objectif principal de créer un radar à polarisation croisée, capable de faire cette distinction. Les résultats obtenus lors d'essais en laboratoire sont très prometteurs pour ce projet et plusieurs pays ont d'ores et déjà fait part de leur intérêt, ce qui indique qu'une commercialisation serait possible. Des essais sur brise-glace visant à valider le système sont prévus dans les prochaines années. Nous travaillons également sur un autre projet de recherche dont l'objectif est de modéliser la poussée des glaces, afin d'éviter les zones dangereuses où les navires pourraient se retrouver clavés. La flotte de la GCC vieillissant et devenant de moins en moins fiable, ce type d'information sera primordial pour optimiser l'utilisation des brise-glace et améliorer les itinéraires dans les eaux recouvertes de glace.

Pour maintenir sa capacité d'offrir les niveaux de service (NS) annoncés, ce programme doit relever d'importants défis. Premièrement, l'actuelle flotte de brises-glaces est passablement différente, de par sa taille et sa capacité, de celle qui existait en 1997, au moment où l'on a établi les niveaux de service actuels avec l'industrie. De plus, l'âge moyen des navires qui demeurent en service est passablement élevé, de sorte que ces derniers sont de plus en plus sensibles aux bris mécaniques imprévus, ce qui réduit leur capacité ou les empêche complètement de participer aux opérations de déglaçage pendant de longues périodes. La mécanique de plus en plus fragile des navires, combinée à l'absence de capacité de réserve pour assumer la relève advenant la mise au rancart de cette ressource pour une raison ou pour une autre, constitue le problème le plus important à résoudre dans le cadre de ce programme aujourd'hui et dans un proche avenir.

L'examen interne du programme des brises-glaces lancé en 2009 a entraîné le renouvellement du processus des NS. Des discussions fructueuses avec les intervenants du domaine maritime ont abouti à la rédaction d'une entente qui sera désormais renouvelée tous les cinq ans. Étant donné l'état de la flotte de la GCC, les responsables du programme doivent consacrer plus de temps à des projets de R-D dans le but de trouver de nouvelles manières de fournir des renseignements sur la glace aux navigateurs. Dans les années à venir, ils porteront une attention particulière aux projets suivants :

- Terminer les essais du projet de radar maritime de détection des glaces dangereuses et évaluer les exigences associées à son installation comme instrument opérationnel sur les bateaux naviguant dans l'Arctique.
- Terminer les essais du projet de modélisation de la poussée des glaces et mettre progressivement en œuvre ce modèle sous forme de système opérationnel pour améliorer les itinéraires dans les eaux dangereuses envahies par les glaces.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Modifier les niveaux de service de déglaçage, selon la faisabilité et le besoin.	DG, SM

Services de déglaçage		
Offrent les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Opérations de déglaçage (déglaçage, escorte de navires, etc.).	Pourcentage d'opérations de déglaçage fournies conformément aux NS de la GCC.	97 %
Publication de renseignements sur les glaces pendant la saison des glaces.	Pourcentage de cartes des glaces produites par rapport aux NS.	100 %
Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Les activités de déglaçage permettent de garder la plupart des ports et des chenaux commerciaux canadiens ouverts toute l'année.	Pourcentage de services fournis par rapport au nombre total de demandes de déglaçage.	100 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 7 : Ressources en 2011-2012, Services de déglaçage (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	63		**63**
Maritimes	91	2	**93**
Québec	168	11	**179**
Centre et Arctique	86	29	**115**
Pacifique		8	**8**
Région de la capitale nationale	597	9 100	**9 698**
Total des dépenses directes des programmes	**1 005**	**9 150**	**10 155**
Répartition des ressources pour l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	29 349	11 492	**40 841**
Répartition des ressources pour l'état de préparation des biens à terre	6 510	2 949	**9 459**
Coût total des services	**36 864**	**23 590**	**60 455**

SERVICES DE RECHERCHES ET SAUVETAGE

Le Canada est une nation maritime délimitée par trois océans, dont la population et l'économie reposent sur une utilisation importante des nombreuses voies navigables à des fins commerciales et récréatives. L'environnement maritime peut être dangereux, et la GCC est un intervenant de premier ordre lorsqu'il s'agit de répondre aux urgences qui peuvent survenir sur l'eau.

Le programme fédéral de recherche et sauvetage (SAR) repose sur un effort coordonné par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux. Les responsables du programme de SAR de la GCC dirigent, assurent et maintiennent l'état de préparation au niveau du système fédéral de SAR qui s'étend sur 5,3 millions de kilomètres carrés. Ils le font en comptant sur le soutien de nombreux intervenants et partenaires, y compris la Garde côtière auxiliaire canadienne et la Défense nationale. Grâce à la surveillance des cas de détresse, ainsi qu'à ses activités de communications et de recherche et sauvetage, le programme de SAR de la GCC augmente les chances de rescaper les gens qui se retrouvent dans des situations périlleuses sur l'eau.

Nos services...

- Coordonner et gérer l'intervention dans les cas de SAR en mer en rescapant près de 3 000 personnes par année à la grandeur du Canada et en appuyant les efforts de protection de la vie humaine en mer.
- Aider le ministère de la Défense nationale (MDN) lors de missions aéronautiques et humanitaires.
- Exploiter les embarcations côtières de sauvetage pendant la saison estivale.
- Gérer les partenariats, qui sont essentiels pour assurer une coordination efficace des activités.

RÉALISATIONS EN 2010-2011

SERVICES DE RECHERCHES ET SAUVETAGE

- Définition d'une marche à suivre pour l'élaboration d'un nouveau système logiciel pour les SAR, en partenariat avec le MDN.
- Mise à jour en cours du supplément canadien du Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR) (Volume IV).
- Mise en œuvre de recommandations approuvées en 2010-2011 découlant de l'analyse des besoins en matière de recherche et de sauvetage.
- Tenue de discussions préliminaires pour évaluer les recommandations résultant de l'examen de la charge de travail et définition des options s'offrant pour mettre en place les mesures appropriées.

Le programme de recherche et sauvetage est offert par...

- Le personnel des **Services maritimes de la GCC**, qui définit et conçoit le système de SAR. Ces gens gèrent le service en établissant des politiques, des normes, des procédures et des directives. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent de façon continue la planification, la surveillance, l'évaluation et l'amélioration du rendement du programme. Ils dispensent également des conseils, d'un encadrement et d'une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine.
- Les **coordonnateurs des missions de SAR** de la GCC, qui sont situés de façon stratégique dans trois centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) et deux centres secondaires de sauvetage en mer (CSSM) à la grandeur du Canada. Ces coordonnateurs assurent des

services de coordination de SAR 24 heures par jour et 7 jours par semaine dans les cas de détresse et les incidents liés à la sécurité.

- Les **équipages des embarcations côtières de sauvetage de la GCC**, qui offrent un service saisonnier à bord de ces embarcations.
- **La Flotte de la GCC**, qui exploite en tout 118 navires assumant toutes les responsabilités en matière de SAR.
- **La Direction des biens immobiliers du MPO**, qui est chargée de la gestion du cycle de vie des stations de navires de sauvetage.
- **Un partenariat avec le MDN**, qui est le ministère responsable de la coordination de toutes les opérations de SAR aéronautiques et en mer, en plus d'assumer la responsabilité des trois CCCOS situés à Halifax, Trenton et Victoria, où travaille du personnel du MDN et de la GCC. La GCC exploite deux CSSM, à St. John's et Québec, qui relèvent d'un centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage.
- **Un partenariat avec la GCC auxiliaire**, qui compte quelque 4 007 bénévoles utilisant 1 166 navires qui soit appartiennent à des particuliers, soit sont des navires communautaires. La GCC auxiliaire intervient dans près d'un quart de tous les incidents de SAR en mer.

Nos clients...

Les principaux clients du programme de SAR sont les navigateurs, y compris les pêcheurs commerciaux, les navigateurs de plaisance et les navigateurs commerciaux, ainsi que les différents comités et associations qui les représentent.

Les responsables du programme s'impliquent généralement auprès de leurs clients afin qu'ils comprennent mieux les services offerts par la GCC et qu'ils fournissent des commentaires. Pour ce faire, on fait appel aux médias actuels, comme le site Web de la Garde côtière canadienne et les supports imprimés. Les clients sont également informés grâce à divers forums, comme les réunions du Conseil consultatif maritime de l'Arctique, les conseils consultatifs maritimes nationaux et locaux, les Conseils des ministres des Pêches et de l'Aquaculture de l'Atlantique, de la Colombie-Britannique et du Canada, ainsi que le Conseil consultatif sur la navigation de plaisance. En tant que membre engagé du programme national de SAR, la GCC joue également un rôle actif au sein du Comité interministériel sur la SAR et elle collabore avec ses partenaires fédéraux pour partager des points de vue avec les différentes organisations, leurs clients et leurs intervenants.

Regard vers l'avenir...

L'équipe du programme de SAR travaille en étroite collaboration avec son organisme partenaire bénévole, la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), et compte sur sa capacité d'intervention lorsqu'elle coordonne une intervention à la suite d'un incident de SAR en mer. Ses ententes de contribution actuelles avec la GCAC expirent le 31 mars 2013. Afin de préparer leur renouvellement, la GCC entamera des discussions avec la GCAC sur la nature du partenariat, la prestation de service par cet organisme et la manière de faire face aux nouveaux défis tels que les coûts de formation et le recrutement.

L'équipe du programme continuera d'étudier de quelle manière elle peut améliorer sa gestion de l'information et du savoir, en particulier les outils qui lui servent à réaliser une analyse statis-

tique de l'efficacité du programme. Des progrès ont été accomplis en 2010-2011 grâce à des discussions sur les exigences d'un système partagé avec notre partenaire, le MDN, mais il sera nécessaire d'effectuer un examen plus approfondi pour cerner les besoins à venir. Les évaluations de la qualité sont un bon outil pour mesurer le succès des activités de tout un programme. À cette fin, la région du Centre et de l'Arctique dirigera la mise en place d'une méthode d'assurance de la qualité au sein des Services de recherches et sauvetage en 2011-2012, qui documentera le commandant et l'interaction de l'équipage en tant qu'équipe, évaluera les besoins généraux en formation et en équipement, et génèrera une certaine conscience de soi afin d'atteindre un professionnalisme et un rendement digne des SAR en mission.

Pour appuyer la prestation des services de SAR dans le Nord, en 2011-2012, l'équipe de programme s'emploiera, en collaboration avec ses partenaires des Forces canadiennes, à relever des possibilités de renforcer son soutien et ses capacités pour la recherche et le sauvetage en mer dans certaines collectivités de l'Arctique en coopération avec la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC). Des discussions préliminaires sont en cours et d'autres, plus approfondies, permettront de déterminer les unités nécessitant davantage de formation pour soutenir la recherche et le sauvetage en mer.

En plus d'examiner de nouvelles possibilités de coopération avec ses partenaires de SAR dans le Nord, y compris le GCAC, les responsables du programme de SAR de la GCC entreprendront la mise en œuvre du nouvel Accord de coopération en matière de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes dans l'Arctique, signé le 12 mai 2011. La GCC, en collaboration avec ses partenaires fédéraux et internationaux, commencera à établir des procédures et des directives opérationnelles visant à faciliter les opérations de SAR et les examens opérationnels collectifs. Pour démontrer son engagement envers la mise en œuvre de cet accord, la GCC aidera les Forces canadiennes à organiser un exercice sur table de SAR en mer axé sur l'Arctique, en coopération avec plusieurs autres États de l'Arctique, à l'automne 2011.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Lancer le processus de renouvellement des accords de contribution avec la GCAC.	DG, SM
Achever le travail mené avec notre partenaire, le MDN, sur les exigences du système logiciel.	DG, SM
Explorer et élaborer des options de prestation de services de SAR dans le Nord.	DG, SM
Diriger la mise en place d'une méthode d'assurance de la qualité au sein des Services de recherches et sauvetage.	CA, C et A

Services de recherches et sauvetage		
Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Les personnes en milieu marin peuvent recevoir de l'aide lorsqu'elles risquent d'être blessées ou sont en danger de mort.	Pourcentage de vies sauvées par rapport au nombre total de vies en péril signalées en milieu marin.	≥90 %
L'intervention de la GCAC est rentable pour la Garde côtière canadienne.	Pourcentage d'activités de SAR en mer acceptées par la GCAC par rapport au nombre total de tâches attribuées à cet organisme.	75 %
Services de recherches et sauvetage – Coordination et intervention en recherche et sauvetage		
Offrent les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Services de coordination et d'intervention en SAR	Pourcentage de navires primaires de SAR respectant un temps de réaction de 30 minutes ou moins lors des incidents en mer.	99 %
Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
L'intervention de recherche et de sauvetage est coordonnée et appropriée.	Pourcentage d'alertes de SAR en mer reçues faisant l'objet d'une enquête conformément aux procédures opérationnelles (les procédures opérationnelles de SAR intègrent les recommandations du Bureau de la sécurité des transports, s'il y a lieu).	100 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Garde côtière auxiliaire canadienne

La Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC) est répartie en six organisations bénévoles sans but lucratif qui sont incorporées au fédéral et qui évoluent parallèlement aux cinq régions de la GCC, y compris une société de niveau national. Le ministre des Pêches et des Océans est lié par un accord de contribution officiel avec chacune des cinq sociétés de la GCAC en ce qui concerne les coûts connexes. Ces sociétés sont des entités juridiques indépendantes du gouvernement du Canada qui travaillent dans le cadre d'un partenariat étroit avec la GCC.

En vertu d'une tradition de longue date, les marins du Canada répondent aux appels de détresse des navires en difficulté. Les vastes côtes souvent

MEMBRES...

La majorité des membres de la GCAC sont des pêcheurs commerciaux et des navigateurs de plaisance qui donnent de leur temps et mettent leur navire à disposition pour aider la Garde côtière canadienne à assurer les Services de recherches et de sauvetage. Les autres sont des bénévoles des collectivités locales qui arment des navires communautaires réservés aux interventions 24 heures par jour, 7 jours par semaine.

Pour que la prestation des services par la GCAC soit réussie, il faut que l'organisme compte des personnes compétentes et expérimentées, capables d'assumer les diverses responsabilités leur revenant. La formation est la clé de voûte de cet organisme. La Garde côtière canadienne aide la GCAC à offrir la formation de SAR spécialisée nécessaire pour devenir et rester membre de cet organisme.

inhospitalières du Canada, combinées au caractère imprévisible de la météo, font en sorte que de telles situations sont relativement fréquentes. À elle seule, la Garde côtière canadienne ne peut couvrir l'ensemble des côtes, et c'est la raison pour laquelle elle s'en remet depuis plusieurs décennies à la Garde côtière auxiliaire canadienne pour l'assister dans ses efforts d'intervention. La GCAC fait partie intégrante du Programme SAR national.

Chaque année, la GCAC intervient dans près de 21 % de tous les incidents de recherche et sauvetage en mer au Canada, sans compter qu'on lui attribue le sauvetage de près de 1 000 vies tous les ans. La GCAC compte environ 4 007 membres et bénéficie d'un accès à quelque 1 166 navires. La connaissance locale, l'expérience en mer, les talents de navigateur et le professionnalisme des membres en font un des plus grands atouts sur les mers du Canada.

Services de recherches et sauvetage – GCAC		
Offrent les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Accord de contribution en cours et valide	Pourcentage d'organismes auxiliaires produisant des rapports conformément aux modalités de l'accord de contribution.	100 %
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
Les marins profitent des interventions de la GCAC lors des missions de SAR.	Pourcentage des incidents de SAR en mer auxquels la GCAC a participé.	20 %
La capacité de la GCAC à intervenir lors des missions de SAR est maintenue.	Pourcentage de changement dans le nombre de membres de la GCAC.	<-8 %
	Pourcentage de changement dans le nombre de navires de la GCAC.	<-8%

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 8 : Ressources en 2011-2012, Services de recherches et sauvetage (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	1 939	994	**2 933**
Maritimes	2 838	473	**3 311**
Québec	1 679	343	**2 021**
Centre et Arctique	1 880	650	**2 530**
Pacifique	1 803	414	**2 217**
Région de la capitale nationale	1 919	1 173	**3 092**
Total des dépenses directes des programmes	**12 059**	**4 047**	**16 106**
Répartition des ressources pour l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	64 224	25 147	**89 372**
Répartition des ressources pour l'état de préparation des biens à terre	11 397	5 162	**16 560**
Coût total des services	**87 680**	**34 357**	**122 037**

Principales initiatives

Analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage

Une analyse des besoins du programme de recherche et sauvetage a été menée en 2007. Les buts de cette analyse, qui incluait des consultations et la préparation d'un rapport sur les constatations de la GCC, consistaient à évaluer les ressources de SAR nécessaires pour intervenir lors d'incidents dans les zones maritimes dont le Canada a accepté la responsabilité, ainsi qu'à valider les niveaux de service actuels ou les changements proposés.

Engagement	En réponse à...	Responsable
2011-2012		
Créer une nouvelle méthode d'analyse des besoins en matière de SAR intégrant un cadre de gestion des risques.	VG Budget de services votés	DG, SM
2012-2013		
Poursuivre l'analyse des besoins en matière de SAR de manière périodique et continue.	VG Budget de services votés	DG, SM

Les Services de recherches et sauvetage sont dispensés en vertu de normes variées à la grandeur du Canada. L'analyse des besoins en matière de SAR a permis d'examiner, de mettre à jour et d'évaluer tous les facteurs (comme les tendances au niveau du trafic, de la météo et des incidents) influençant les niveaux de service actuels. L'équipe du programme de SAR poursuit la mise en œuvre des recommandations précédemment approuvées de l'analyse des besoins en matière de SAR de 2007 et continuera à le faire tant que ses ressources le lui permettront en 2011-2012. Parallèlement, elle examine de quelle manière améliorer sa méthode d'analyse en faisant plus largement participer ses partenaires à l'étude. Elle améliorera également sa manière d'évaluer ses besoins en ressources de SAR en élaborant un cadre de gestion des risques permettant d'examiner les ressources maritimes du système de SAR, dont la GCAC, le ministère de la Défense nationale, les navires de passage et les ressources d'intervention locale. La capacité de l'ensemble des répondants sera évaluée à l'aide du cadre ainsi que d'autres facteurs, tels que le volume du trafic, les types d'incident et les conditions géophysiques.

Capacité de recherche et sauvetage

Nous continuons de nous efforcer de répondre aux besoins les plus urgents en matière de ressources humaines opérationnelles pour assurer la continuité de nos services et répondre aux besoins de nos employés. À cet égard, nous avons réalisé un examen indépendant de la charge de travail afin que les coordonnateurs des missions de SAR déterminent les besoins en ressources humaines au sein des cinq centres de sauvetage. Il en est résulté un certain nombre de recommandations émises par une partie externe.

En 2010-2011, le programme a examiné les recommandations et les options, et a déterminé la meilleure approche à adopter pour mettre en œuvre les recommandations approuvées. L'option retenue sera mise en place en 2011-2012 et le programme évaluera le succès de sa mise en œuvre l'année suivante.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Mettre en œuvre les mesures appropriées, afin de résoudre les problèmes déterminés dans l'analyse de la charge de travail.	DG, SM

SERVICES D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

La Garde côtière canadienne est l'organisme d'intervention fédéral chargé d'intervenir lors de tous les déversements de polluants provenant des navires ou de sources mystérieuses dans l'environnement marin canadien. Compte tenu de la quantité de pétrole et d'autres matières dangereuses que le système de transport maritime expédie, il est primordial que la Garde côtière canadienne soit prête à intervenir en cas d'incident de pollution marine dans les eaux canadiennes, afin de protéger les communautés côtières et les intérêts du pays. Les objectifs du programme d'intervention environnementale consistent à minimiser les impacts des incidents de pollution marine du point de vue de l'environnement, de la sécurité publique et des considérations socioéconomiques.

En vue d'intervenir efficacement en cas d'incidents de pollution marine, un niveau élevé de préparation est indispensable, ce qui comprend des ressources appropriées, des partenariats solides, une planification soignée des imprévus, ainsi qu'un personnel qualifié. La capacité d'intervention en cas de pollution marine de la Garde côtière est une capacité propre au niveau fédéral, dont ne disposent pas les autres ministères fédéraux. Par conséquent, la Garde côtière peut utiliser cette capacité propre pour appuyer les mandats d'intervention d'autres partenaires fédéraux, comme les déversements provenant d'autres sources (p. ex., les déversements terrestres ou les plates-formes de forage en mer) et d'autres situations urgentes (p. ex., les inondations au Manitoba). En outre, la GCC a des accords d'aide mutuelle avec des partenaires internationaux, comme la Garde côtière américaine et le Danemark, qui peuvent être utilisés pour une intervention en cas de pollution marine à grande échelle.

RÉALISATIONS EN 2010-2011

SERVICES D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

- Achèvement de la distribution de trousses d'équipement d'intervention environnementale dans l'Arctique dans le cadre de l'initiative Santé des océans.
- Conclusion d'un marché avec une entreprise de sauvetage spécialisée dans le génie maritime pour évaluer l'intégrité du navire *Brigadier General M. G. Zalinski*

Nos services...

- Répondre à une moyenne de 1 300 cas de pollution marine signalés chaque année.
- Veiller à ce que le gouvernement fédéral dispose d'un niveau de préparation et d'intervention adapté et uniforme à l'échelle du pays en cas de déversement provenant de navires dans les eaux canadiennes.
- Surveiller et enquêter sur tous les incidents déclarés de pollution marine au Canada, et assurer une intervention appropriée.
  - Lorsqu'on a identifié le pollueur et qu'il est disposé et capable d'intervenir, la Garde côtière l'avise de ses responsabilités et, lorsqu'elle est satisfaite des intentions et des plans du pollueur, elle surveille son intervention et lui dispense des conseils et un encadrement, au besoin.
  - Dans les cas où le pollueur est inconnu, réticent ou incapable d'intervenir, les responsables du programme assument la responsabilité globale de l'incident.
- Encourager l'ensemble du gouvernement à adopter une approche collective concernant la préparation et l'intervention liées aux incidents de pollution marine dans les eaux canadiennes par l'intermédiaire du comité interministériel

sur la pollution marine et en assurant la liaison avec les responsables des politiques et de la réglementation, ainsi que les partenaires opérationnels du programme, notamment Transports Canada, Environnement Canada, et Sécurité publique Canada.

- S'assurer que le personnel d'intervention environnementale a reçu la formation théorique et pratique nécessaire pour fonctionner dans le cadre d'un système de gestion des urgences uniforme à l'échelle nationale, qui permet le déploiement approprié de biens et de ressources, ainsi que l'escalade rapide et systémique des interventions dans toutes les régions du Canada.

Le programme d'intervention environnementale est offert par…

- **Le personnel des Services maritimes de la GCC**, qui définit et élabore le programme global d'intervention environnementale. Il gère le programme en élaborant des politiques, des normes, des procédures et des directives, afin de promouvoir la prestation d'un service uniforme à l'échelle nationale. Dans le cadre de consultations et de communications, ils assurent de façon continue la planification, la surveillance, l'évaluation et l'amélioration du rendement du programme. Ils dispensent également des conseils, un encadrement et une expertise en la matière lors de forums intergouvernementaux et internationaux dans le domaine de la marine. La Garde côtière est l'autorité compétente du Canada en matière de pollution maritime au sein de l'Organisation Maritime Internationale.
- **Le personnel d'intervention environnementale de la GCC**, qui possède une vaste expertise dans l'identification, l'analyse, l'organisation et la réalisation des activités de préparation et d'intervention essentielles pour minimiser les impacts environnementaux des incidents de pollution en mer.
- **La Flotte de la GCC**, qui exploite les navires de la GCC en appui aux opérations d'intervention environnementale.
- D'autres **secteurs du MPO**, incluant Écosystèmes et Gestion des Pêches, ainsi que Sciences des écosystèmes et des océans, qui procurent de l'information scientifique et des conseils essentiels à la GCC, afin de garantir une intervention appropriée en cas de déversement.
- **Environnement Canada (EC), Transports Canada (TC) et Sécurité publique Canada** – EC dispense des conseils sur l'environnement et dans le domaine scientifique lors d'une intervention en cas de pollution marine et fait part de ses conseils sur l'élaboration et le maintien de plans de secours. De plus, EC assure l'application des règlements et la conformité à ceux-ci en vertu de la *Loi sur les pêches* et d'autres actes. TC procure le cadre de réglementation du *Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures*, en plus de dispenser des conseils techniques en rapport avec les navires et d'assurer l'application de divers règlements de même que la conformité à ceux-ci. Sécurité publique Canada a pour mission de mettre en œuvre le cadre national de préparation aux situations d'urgence au Canada, dont le Plan

fédéral d'intervention d'urgence et le protocole d'intervention en cas d'événement maritime. La GCC travaille, en collaboration avec Sécurité publique Canada, à l'interopérabilité et à la préparation générale du Canada en cas d'incidents de pollution marine.

- **Les organismes d'intervention**, qui peuvent aider les pollueurs dans leur intervention; la GCC surveille toutefois cette intervention.
- **Les gouvernements étrangers,** grâce à des ententes bilatérales, des protocoles d'entente et des plans de circonstances pour s'assurer que l'on peut utiliser toutes les ressources disponibles, afin d'atténuer les effets de la pollution.

Nos clients...

Compte tenu de son rôle qui consiste à assurer une réponse appropriée en cas de déversements de polluants provenant de navires ou de sources mystérieuses dans les eaux canadiennes, le principal client du programme est la population canadienne en général, suivie de l'industrie du transport maritime, de Transports Canada, d'Environnement Canada et des autres ministères et organismes des gouvernements fédéral et provinciaux responsables de l'environnement ou des situations d'urgence. Les responsables du programme s'impliquent généralement auprès de leurs clients pour leur faire connaître leurs rôles et leurs responsabilités, les aider à mieux comprendre les services offerts et les encourager à fournir des commentaires. Dans le cadre de ce programme, on consulte également les clients au sujet des niveaux de service. Ceci est accompli en faisant appel à divers médias, comme le site Web de la GCC et des supports imprimés; lors de divers forums, comme les réunions du comité interministériel sur la pollution marine, les conseils consultatifs maritimes canadiens national et régionaux, les conseils consultatifs régionaux et le Conseil consultatif national avec la participation des responsables du *Régime canadien de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en milieu marin*; et dans le cadre de divers ateliers, conférences et exercices aux niveaux régional, national et international.

Regard vers l'avenir...

Les priorités de la GCC au cours des prochaines années seront de continuer à concentrer les efforts du programme sur la préparation et la planification, ainsi que de collaborer plus étroitement avec les partenaires fédéraux pour promouvoir une approche collective du gouvernement en ce qui a trait à la pollution marine, comme il est indiqué dans la priorité « d'intervention environnementale » dans la Section 3 (page 25). En 2011-2012, cela inclut l'élaboration et l'amorce de la mise en œuvre d'un plan d'action de gestion intégrée pour donner suite aux recommandations des récentes vérifications internes ainsi que du Commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD). Ceci renforcera la capacité d'intervention environnementale de la GCC, ainsi que l'élaboration et la mise en place d'un processus de rétroaction au CEDD sur les progrès réalisés par rapport à ses recommandations de vérification en 2012-2013 et au cours des années suivantes. De plus, en réponse à une recommandation résultant de la vérification du CEDD, le programme d'intervention environnementale examinera son système de gestion des incidents (appelé le système de gestion des interventions) afin de s'assurer qu'il peut appuyer une intervention à plusieurs parties en cas de déversement de pétrole majeur dans les eaux canadiennes. Pour entreprendre ces activités, la GCC devra se concentrer sur le renforcement de ses méthodes de recouvrement des coûts pour les activités d'intervention environnementale et sur l'optimisation de l'adaptabilité du système de recouvrement des coûts administratifs conférée à la GCC en vertu de la *Loi sur la*

responsabilité en matière maritime et de son statut d'organisme de service spécial.

Au-delà de ces initiatives importantes visant à renforcer le programme d'IE, et afin de garantir que le personnel d'IE de la GCC est formé de manière uniforme et appropriée dans tout le pays à intervenir en cas d'incident de pollution marine en respectant son mandat légal, une stratégie nationale sera établie concernant la formation à l'intervention environnementale. L'élaboration de cette stratégie comprendra la création d'un plan national de formation basé sur les profils de compétences du personnel d'intervention environnementale et des postes clés au sein du système de gestion des incidents.

Pour qu'elle soit toujours prête à intervenir en cas de déversement provenant de navires, l'équipe du programme d'IE doit constamment disposer de suffisamment d'équipement et de personnel formé. En 2010-2011, le programme a poursuivi son travail de différenciation des systèmes d'équipement d'IE, tels que l'équipement non abrité, à terre, etc. Cette approche systémique sert à évaluer l'adéquation des actifs que possède actuellement la GCC et à cerner les besoins de réinvestissement futurs. En 2011-2012, en coordination avec les Services techniques intégrés, les responsables du programme d'IE commenceront à élaborer une stratégie nationale relative à l'équipement qui comportera des processus de gestion du cycle de vie et du matériel, ce qui correspond à une recommandation découlant de la vérification du CEDD.

À la suite de la distribution des trousses de matériel d'IE aux collectivités de l'Arctique, financée dans le cadre de l'initiative Santé des océans dans le budget 2007, la GCC établira des plans de formation des collectivités de l'Arctique qui ont reçu les trousses, afin qu'elles puissent utiliser efficacement l'équipement si un incident de pollution marine survenait.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Élaborer, en matière d'équipement, une stratégie nationale incluant des processus de gestion du cycle de vie et du matériel.	DG, SM
Établir une stratégie nationale sur la formation à l'intervention environnementale comprenant un plan de formation national.	DG, SM
Élaborer des plans de formation des collectivités de l'Arctique à l'utilisation des trousses de matériel d'intervention environnementale qu'elles ont reçues.	CA, C et A

Services d'intervention environnementale

Offrent les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Intervenir lorsqu'un incident de pollution marine causée par un navire est signalé.	Pourcentage d'interventions à la suite d'un incident de pollution marine effectuées avec du personnel formé, de l'équipement situé à des endroits stratégiques et un plan de mobilisation.	80 %
Intervention appropriée à la menace de pollution marine par un navire.	Pourcentage de mesures d'intervention atteignant les objectifs du plan d'intervention en cas d'incident.	100 %
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
Atténuation des répercussions sur la sécurité publique, l'environnement et l'économie en cas de pollution marine.	Pourcentage de cas signalés pour lesquels l'intervention était appropriée au polluant, à la menace et aux effets possibles.	100 %

**Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 9 : Ressources en 2011-2012, Services d'intervention environnementale (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	1 020	394	**1 414**
Maritimes	1 059	272	**1 332**
Québec	831	533	**1 364**
Centre et Arctique	1 326	612	**1 938**
Pacifique	1 001	349	**1 350**
Région de la capitale nationale	1 257	789	**2 045**
Total des dépenses directes des programmes	**6 495**	**2 949**	**9 443**
Répartition des ressources pour l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	627	245	**873**
Répartition des ressources pour l'état de préparation des biens à terre	475	215	**690**
Coût total des services	**7 597**	**3 409**	**11 006**

Principale initiative

Brigadier General M. G. Zalinski

La GCC joue un rôle de premier plan pour contrer la menace de pollution par les hydrocarbures que pose l'épave du navire de transport de l'armée américaine, le *Brigadier General M. G. Zalinski*. Au mois de septembre 1946, ce navire a sombré dans les eaux du chenal Grenville, en Colombie-Britannique, emportant avec lui une cargaison de munitions et un volume de combustible estimé à 700 tonnes. L'épave, dont on avait presque oublié l'existence, a commencé à présenter des fuites de combustible en 2003.

Après avoir évalué la situation, la GCC a élaboré un plan d'action et déterminé les coûts de tous les éléments du plan. En 2010-2011, un contrat a été conclu avec une entreprise de sauvetage spécialisée dans le génie maritime dans le but d'évaluer l'intégrité et l'état du navire, puis de déterminer l'étendue et la nature du travail pouvant être effectué pour réduire la menace de pollution.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Étudier et analyser les résultats de l'évaluation de l'intégrité afin de définir les éventuelles étapes suivantes.	CA, Pacifique

Réinvestissement dans les biens

Les responsables des Services d'intervention environnementale prépareront la documentation d'approbation du projet en 2011-2012 afin d'obtenir la permission de lancer un projet pluriannuel en 2012-2013 qui consistera à remettre en état et à moderniser l'équipement d'intervention environnementale.

SÛRETÉ MARITIME

Les Canadiens et les partenaires commerciaux étrangers s'attendent à ce que le Canada ait un système de transport maritime sécuritaire. En conséquence, la GCC exploite ses capacités, notamment en ce qui concerne ses systèmes d'identification et de suivi des navires, son expertise et ses compétences maritimes, afin d'apporter une contribution importante à la sécurité nationale et maritime.

Avec la responsabilité claire qui lui incombe de mener des activités et d'entretenir des systèmes d'information critiques pour la sûreté maritime canadienne, la GCC continuera d'accroître sa contribution en matière de sûreté aux organismes fédéraux d'application de la loi et de renseignement. Une fois que les nouveaux systèmes de repérage des navires SIRDLN et SIA seront déployés, la GCC s'efforcera d'assurer la fiabilité de ces systèmes et l'acheminement soutenu d'information à ses partenaires.

Au cours des cinq dernières années, la GCC s'est dotée de ressources affectées aux programmes de sûreté maritime et de sécurité nationale en cours. Les équipes conjointes de la Sûreté maritime des Grands Lacs–Voie maritime du Saint-Laurent GCC/GRC et une présence permanente du MPO dans les centres interagences des opérations de sûreté maritime représentent une évolution des investissements de la GCC en sûreté maritime, allant d'un simple renforcement des activités sécuritaires de la GCC visant à soutenir indirectement ses partenaires en matière de sûreté maritime, à un investissement direct dans des activités interagences continues liées à la sûreté maritime.

RÉALISATIONS EN 2010-2011

SÛRETÉ MARITIME

- Complétion du document Contribution de la GCC aux initiatives de sécurité publique.
- Finalisation du projet de Système d'identification automatique (SIA) conformément au plan initial, et assurance de la capacité opérationnelle du système.
- Mise en œuvre du système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRDLN) à l'échelle du pays.

Nos services...

Pour favoriser la sécurité nationale :

- La Garde côtière canadienne appuie les efforts d'application de la loi et d'intervention sur l'eau en procurant des équipages et des navires bien équipés en fonction des programmes (comme les équipes d'exécution conjointes de la GRC/GCC dans le domaine de la sûreté maritime) et lors d'événements spéciaux (comme les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver 2010).
- La Garde côtière canadienne procure aux autres ministères fédéraux des renseignements inestimables pour l'identification et le suivi des navires, afin d'améliorer la connaissance du Canada des activités maritimes. Nos partenaires considèrent le récent système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN) ainsi que le système d'identification automatique (SIA) comme des outils essentiels pour mieux connaître le secteur maritime canadien.

- La Garde côtière canadienne fournit des analyses décisives sur les mouvements des navires étrangers et canadiens en tant que partenaire essentiel des centres interagences des opérations de sûreté maritime (COSM) des deux côtes qui sont dirigés par les Forces canadiennes, et du COSM des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent, qui est dirigé par la GRC.
- En tant que membre essentiel de la communauté de la sûreté maritime, la Garde côtière canadienne dispense des conseils opérationnels et stratégiques à ses partenaires dans le cadre de divers forums interministériels, comme le Groupe de travail interministériel sur la sûreté maritime dirigé par Transports Canada.
- La Garde côtière canadienne a créé la Direction générale de la sûreté maritime. Ce dernière est chargée de piloter et de gérer le dossier de la sécurité nationale et de la sûreté maritime au sein du MPO. La Direction générale collabore avec des partenaires internes, notamment avec l'administration centrale de la GCC, les flottes régionales et les représentants des Services maritimes et des Services techniques intégrés, de même qu'avec des représentants de Conservation et protection, de Sciences et du Service hydrographique du Canada, afin d'évaluer la capacité du MPO à accroître sa contribution à la sécurité nationale.

Regard vers l'avenir…

La Garde côtière canadienne souhaite maintenir sa position de fournisseur de solutions à valeur ajoutée, tout en continuant de collaborer avec les organismes fédéraux d'application de la loi et de renseignement dans le but d'améliorer la sûreté maritime nationale. Dans le contexte actuel de restriction du budget fédéral, on s'attend à ce que les partenaires sollicitent davantage la Garde côtière canadienne pour remplir leurs objectifs en matière de sécurité nationale. Nous continuerons d'évaluer comment l'organisation peut miser sur son expérience considérable en matière de sûreté maritime pour appuyer de façon proactive ses partenaires et accroître la sécurité du pays.

Par exemple, il est évident que la sécurité et la souveraineté de l'Arctique font partie des nouvelles priorités fédérales. La Garde côtière canadienne, en tant que représentante principale du gouvernement fédéral dans l'Arctique, est en mesure de proposer des solutions à ses partenaires fédéraux pour combler les lacunes en matière de sécurité dans ces eaux. À cette fin, la Garde côtière canadienne collabore d'ores et déjà avec des partenaires en vue d'étudier des moyens par lesquels améliorer son rôle dans l'application de la loi canadienne et la protection de la sécurité nationale. De plus, la GCC travaillent déjà avec eux pour délimiter la couverture du SIA sur les voies navigables clés de l'Arctique. De même, l'organisation s'assure que le SIRLDN est pleinement exploité pour repérer les navires approchant ou naviguant dans les eaux canadiennes de l'Arctique.

Sur le plan international, la Garde côtière poursuivra son travail avec énergie et sérieux pour soutenir les objectifs internationaux en matière de sûreté maritime. L'organisation continuera de s'exprimer haut et fort concernant la sécurité au sein des organismes tels que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Association internationale de signalisations maritimes (AISM), afin de partager son expertise. En tant que fervente promotrice du SIRLDN, la Garde côtière poursuivra ses efforts pour encourager l'adoption et l'utilisation de ce système indispensable de suivi des navires par tous les pays maritimes, ce qui améliorerait la sûreté maritime partout dans le monde.

Sûreté maritime		
Offre les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Information sur le trafic maritime	Taux de disponibilité du système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN) et du système d'identification automatique (SIA)	99,7 % d'ici le 31 mars 2012
Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Les organismes fédéraux d'application de la loi et de renseignement disposent de l'information et du soutien nécessaires pour accroître leur connaissance des déplacements des navires et répondre aux incidents sur l'eau.	Taux de disponibilité de l'image complète de la situation maritime fournie par le MPO par rapport au taux de disponibilité annoncé aux clients.	À déterminer

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 10 : Ressources en 2011-2012, Sûreté maritime (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador			
Maritimes			
Québec	1 157	491	**1 648**
Centre et Arctique		307	**307**
Pacifique		10	**10**
Région de la capitale nationale	3 665	1 915	**5 581**
Total des dépenses directes des programmes	**4 823**	**2 723**	**7 545**
Répartition des ressources pour l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière	10 866	4 255	**15 121**
Répartition des ressources pour l'état de préparation des biens à terre	1 793	812	**2 605**
Coût total des services	**17 482**	**7 789**	**25 271**

Principale initiative

Équipe d'exécution dans le domaine de la sûreté maritime

Un aspect primordial de notre rôle accru de soutien au programme de sûreté maritime concerne l'élaboration continue du programme conjoint de l'équipe de la sûreté maritime (ESM) formée de membres de la GRC et de la GCC dans la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Ce programme est typique de l'approche du Canada qui s'appuie sur plusieurs organismes en matière de sûreté maritime et qui exploite ainsi ses capacités ministérielles actuelles pour atteindre son objectif de sécurité nationale de façon collective et efficace.

L'ESM compte quatre navires utilisés à titre provisoire qui seront remplacés d'ici deux ans au moment de la mise en service de quatre nouveaux navires de patrouille semi-hauturiers (PSH), la livraison du premier étant prévue pour 2012. Comparativement aux navires affectés provisoirement qui sont utilisés à l'heure actuelle, le nouveau PSH permettra au programme conjoint de l'ESM de la GCC et de la GRC de disposer d'une meilleure capacité d'intervention en mer.

Parallèlement, la GCC et la GRC ont instauré un comité de direction de l'ESM pour que le programme soit livré de façon effective et efficace, et pour qu'il respecte les exigences fixées par le gouvernement du Canada.

La formation de familiarisation relative à l'exécution de la loi est dispensée à tous les membres d'équipage, et des équipements spécifiques – dont la fonction consiste à contribuer aux opérations d'exécution de la loi – ont été installés à bord des navires. Nous continuerons également de collaborer avec la GRC et le personnel de Conservation et Protection au MPO, afin de déterminer les risques inhérents aux opérations d'exécution sur l'eau. Ces efforts nous permettront d'examiner et de revoir nos procédures et nos pratiques pour assurer la sécurité optimale du personnel et des organismes partenaires de la GCC.

Centres des opérations de la sûreté maritime

Le MPO et la GCC participent de façon proactive aux projets interministériels des centres des opérations de la sûreté maritime (COSM). Les Forces canadiennes sont à la tête de cette initiative sur les côtes, alors que la GRC en assume la responsabilité dans la région de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Le MPO contribue en fournissant des données importantes sur le trafic maritime, en plus d'analyser ces données pour aider à sensibiliser davantage les gens au domaine maritime sur les trois côtes du Canada ainsi que dans la région de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

En 2010-2011, la GCC a augmenté sa contribution grâce à la mise en œuvre intégrale du système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN) au sein des COSM. Ce système permet aux partenaires des COSM de suivre les navires suivants : les navires battant pavillon canadien partout sur la planète, les navires étrangers entrant dans n'importe quel port canadien jusqu'à 2 000 milles nautiques des eaux canadiennes, ainsi que les navires étrangers transitant dans nos eaux côtières, n'importe où jusqu'à 1 000 milles nautiques des côtes du Canada, y compris dans l'Arctique.

L'année dernière, un certain nombre de postes ont été dotés en personnel au sein des COSM côtiers, de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs, ce qui permet d'assurer une présence de la Garde côtière 24 h par jour et 7 jours par semaine dans les trois COSM. Avec ces nouveaux employés, le MPO et la GCC devront élaborer, dans les années à venir, des procédures et des protocoles rigoureux et exhaustifs qui serviront de référence lors des échanges avec les ministères et les organismes partenaires. En parallèle, la GCC sera aussi chargée d'élaborer et de mettre en place les outils opérationnels nécessaires pour soutenir les membres du personnel dans leurs tâches et fonctions quotidiennes.

Par conséquent, en 2011-2012, la GCC mettra au point un manuel sur les procédures normalisées d'exploitation (PNE) en collaboration avec ses partenaires et ses intervenants. Une fois ce travail terminé, la GCC visera à respecter les exigences du protocole d'entente ou des ententes sur les niveaux de service (ENS) avec ses partenaires et ses intervenants, afin d'étayer les PNE. En 2011-2012, la GCC parachèvera l'énoncé des besoins opérationnels en matière d'outils informatiques de soutien pour les COSM de la GCC et du MPO. Une fois que cet énoncé sera jugé pertinent et réalisable, la GCC entamera le processus de mise en place des outils nécessaires en fonction des ressources disponibles et de la pertinence du processus relativement à la stratégie globale d'information.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Rédiger une ébauche du manuel sur les procédures normalisées d'exploitation.	SC, Opérations
Parachever l'énoncé des besoins opérationnels en matière d'outils informatiques de soutien.	SC, Opérations
2012-2013	
Mettre la dernière main au manuel sur les procédures normalisées d'exploitation et mettre en place tout PE ou ENS connexe, au besoin, avec les partenaires.	SC, Opérations
Mettre en œuvre les outils nécessaires pour soutenir les activités des COSM du MPO et de la GCC.	SC, Opérations

Système d'identification automatique (SIA)

Le SIA est un système de repérage des navires qui fournit automatiquement aux préposés au trafic maritime des mises à jour sur la position des navires et d'autres données sur leurs déplacements. Le but du SIA est d'améliorer la capacité de la Garde côtière à identifier et à surveiller le trafic maritime en temps presque réel à l'aide de données exactes et détaillées, offrant ainsi une meilleure information sur les navires approchant des eaux canadiennes ou y naviguant. En plus de représenter l'avantage évident d'éviter des collisions et de mieux connaître les déplacements des navires, ce système permet de compléter la somme des données dont disposent les organismes canadiens d'application de la loi et de renseignement en matière de sûreté maritime.

L'infrastructure riveraine du SIA a été intégrée aux Services de communications et de trafic maritimes (SCTM), permettant ainsi de doter 19 centres du SCTM et 113 sites radio de systèmes de SIA. En plus de gérer le trafic maritime en général, les SCTM permettront d'alimenter en données d'autres ministères, comme les Forces canadiennes, de même que les SCTM sur les deux côtes et sur les Grands Lacs.

En vue d'améliorer la sécurité et la sûreté maritime, la GCC étudie actuellement la possibilité de créer deux sites d'essai SIA sur terre dans l'Arctique.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Étudier la possibilité de construire deux sites d'essai SIA sur terre dans l'Arctique.	DG, STI
2012-2013	
Si l'idée est acceptée, mettre en place ces emplacements SIA dans l'Arctique.	DG, STI

Système d'identification et de repérage à longue distance des navires (SIRLDN)

Le SIRLDN constitue un volet indissociable des efforts que déploie l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour accroître la sûreté maritime. Grâce à la technologie par satellite, le SIRLDN permettra le suivi des navires de la catégorie SOLAS (Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer) qui entrent au Canada ou qui y passent, ainsi que des navires canadiens de la catégorie SOLAS qui évoluent à l'étranger. Grâce à la GCC, notre pays continue de diriger la mise en œuvre du SIRLDN à l'échelle internationale, sans compter qu'il collabore avec les partenaires canadiens et étrangers pour assurer la durabilité à long terme de cet important système de suivi des navires.

En outre, la GCC propose une assistance financière à certains pays en développement pour les aider à instaurer leurs propres centres de données SIRLDN. En tant que chef de file international du SIRLDN, le Canada a été sollicité directement par l'Organisation maritime internationale (OMI) et indirectement par les pays en développement pour les aider à remplir les exigences techniques et financières relatives au système d'identification et de repérage à longue distance des navires. Le fait de fournir cette assistance au pays en développement

permet aux États possédant des ports et des côtes d'accéder aux données relatives aux navires des pays en développement, ce qui permet d'améliorer notre connaissance du domaine maritime international.

Le SIRLDN permet au Canada d'identifier et de suivre chaque jour environ 800 navires additionnels. Ces données aideront grandement le Canada à mieux connaître le domaine maritime, sans compter qu'elles seront partagées avec nos partenaires dans les domaines de la sécurité, de l'application de la loi et du renseignement. La GCC utilise également le SIRLDN pour suivre avec succès les navires battant pavillon étranger qui effectuent des déplacements dans l'Arctique, la zone d'autorisation du Canada sur le plan des données s'étendant au-delà du pôle Nord.

De plus, la GCC explore, avec différents partenaires au sein du MPO, de nouvelles utilisations de cet outil en rapport avec l'environnement. On envisage de procéder à une analyse des risques de déversements d'hydrocarbures provenant des navires ainsi qu'à une analyse de la densité de la navigation autour des aires marines protégées du Canada. Le SIRLDN profitera également à nos opérations de recherche et sauvetage en identifiant les navires de passage à proximité des navires en détresse.

Réinvestissement dans les biens

Nous investissons dans les systèmes essentiels de surveillance et de suivi afin de renforcer la sûreté maritime. Nous prévoyons consacrer la somme de 6,2 millions de dollars au SIA en 2011-2012, qui sera la dernière année de ce projet de 25 millions de dollars.

ÉTAT DE PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE DE LA FLOTTE

RÉALISATIONS EN 2010-2011

ÉTAT DE PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE DE LA FLOTTE

- Rédaction finale et publication de la politique sur l'assistance aux navires en détresse ainsi que des modifications concernant les procédures de remorquage apportées aux manuels de sécurité et de sûreté de la flotte.
- Fourniture d'actifs maritimes importants pour remplir les objectifs en matière de sécurité nationale et internationale relatifs au G8 et au G20 qui ont eu lieu en 2010 dans le Sud de l'Ontario.
- Établissement de relations mutuellement avantageuses avec le MPO (Santé et sécurité du travail et STI de la GCC) dans le cadre de la conformité en matière de santé, de sécurité et d'environnement pour mettre en place un système de conformité intégré dans l'ensemble du ministère en matière de santé, de sécurité et de sûreté.
- Participation au processus accéléré de négociation collective avec le Conseil du Trésor et l'Alliance de la Fonction publique du Canada, dont a découlé la nouvelle convention collective pour les équipages des navires.
- Élaboration d'un accord pilote sur les niveaux de service entre les Services maritimes et la Flotte.

Le programme de l'état de préparation opérationnelle de la flotte de la Garde côtière canadienne consiste à offrir des navires, des véhicules à coussin d'air, des hélicoptères et des petites embarcations sécuritaires, fiables, disponibles et fonctionnels ayant à leur bord des équipages compétents et professionnels prêts à répondre aux besoins sur l'eau et aux besoins liés au domaine maritime. Le programme

de l'état de préparation opérationnelle de la flotte comprend trois sous-activités : la capacité opérationnelle de la flotte, l'entretien de la flotte et l'approvisionnement de la flotte. Dans le cadre du programme de préparation opérationnelle de la flotte, la GCC s'assure que la flotte civile du Canada répond aux besoins actuels et futurs des Canadiens et du gouvernement du Canada.

En plus d'offrir un soutien à la plupart des programmes de la GCC, ainsi qu'aux programmes des sciences et d'application des lois sur les pêches du MPO, la Flotte de la GCC offre des services maritimes civils au nom des autres ministères du gouvernement fédéral ou en appui aux priorités maritimes d'autres organisations et organismes fédéraux. Ces clients comprennent le ministère de la Défense nationale, Environnement Canada, la Gendarmerie royale du Canada (GRC), le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Transports Canada, Ressources naturelles Canada ainsi que le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada. Des renseignements détaillés sur le rendement sont publiés chaque année dans le Rapport annuel de la Flotte de la GCC.

Nos services...

Acquérir et entretenir la flotte de navires civils du Canada, afin qu'elle soit en mesure de soutenir les programmes et mettre à disposition des navires, des hélicoptères et des équipages fonctionnels pour quelque 32 000 jours opérationnels par année pour :

- offrir les services de la GCC sur l'eau dans les domaines de la recherche et sauvetage, de la sûreté maritime, de l'intervention environnementale, du déglaçage, de la lutte contre les inondations, des aides à la navigation ainsi que de la gestion des voies navigables;
- répondre aux priorités maritimes du fédéral ainsi qu'aux urgences d'origine naturelle ou humaine en tant que principal intervenant dans le cadre des différentes activités confiées en vertu du plan d'intervention d'urgence du fédéral;
- appuyer les activités scientifiques du MPO en plus d'aider à répondre aux besoins en matière de conservation et de protection des ressources halieutiques;
- aider à répondre aux besoins non militaires sur l'eau des autres ministères du gouvernement (AMG).

La mise en œuvre du programme de préparation opérationnelle de la flotte repose sur...

La Direction de la flotte est chargée :

- de gérer les activités de 118 navires, 22 hélicoptères et environ 2 400 **membres d'équipage et officiers** travaillant au sein d'un système de gestion de la sécurité et de la sûreté;
- des opérations 24 heures par jour dans cinq régions, chacune étant dotée d'un **centre des opérations régionales** (COR) chargé de coordonner la répartition des tâches et le déploiement des navires en fonction du plan sur l'état de préparation opérationnelle de la flotte;
- de déterminer les exigences de la flotte d'après les consultations étroites avec les clients;
- de gérer le **Centre de coordination national** (CCN), dont l'administration centrale se trouve à Ottawa et qui assure une coordination centralisée au besoin.

Les experts en acquisition et en entretien des navires, qui font en sorte que la Garde côtière canadienne dispose des ressources maritimes opérationnelles nécessaires aujourd'hui et pour les années à venir...

- Entretien : Les **Services techniques intégrés (STI)**, qui sont chargés de l'entretien des navires et de leur conformité aux règlements du transport maritime pour assurer leur fiabilité et leur disponibilité.
- Approvisionnement : Le **service d'approvisionnement des navires et les STI** qui planifient, gèrent, vérifient et avalisent la conception et la construction des nouveaux navires de toute taille (le service d'approvisionnement des navires est responsable des grands navires et les STI des petits), des véhicules à coussin d'air, des hélicoptères et des petites embarcations (STI) en fonction des exigences opérationnelles de la GCC figurant dans le plan de renouvellement de la flotte et dans le plan d'investissement intégré.

Nos clients...

De façon générale, l'état de préparation opérationnelle de la flotte permet d'assurer la disponibilité des navires, des hélicoptères et des professionnels du domaine maritime, afin de répondre aux besoins en constante évolution du gouvernement du Canada. La préparation opérationnelle de la flotte permet particulièrement de fournir les plates-formes nécessaires pour la prestation :

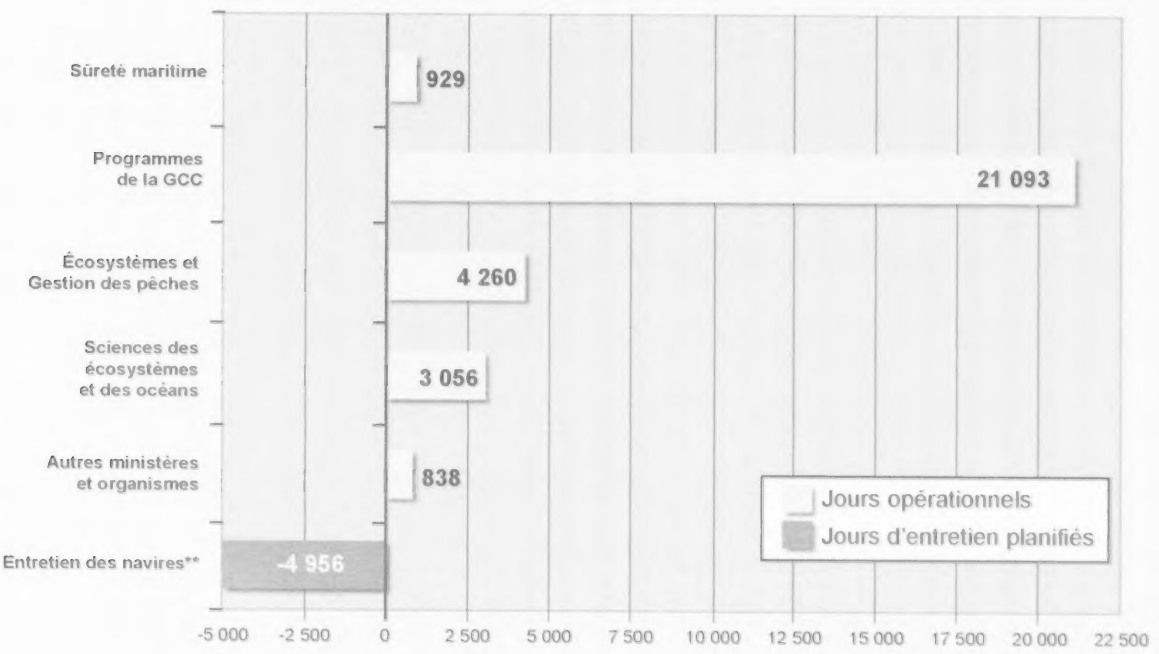
- **des programmes de la GCC :** recherche et sauvetage, sûreté maritime, intervention environnementale, déglaçage, aides à la navigation, gestion des voies navigables et services de communications et de trafic maritimes.

En plus d'offrir ses propres services aux Canadiens, la GCC prévoit appuyer les programmes de ses clients de la façon suivante :

- **Secteur de Sciences des écosystèmes et des océans du MPO –** Les exigences du programme de recherche scientifique en mer 2011-2012 comprennent 3 056 jours opérationnels de temps-navire et plus de 342 heures de temps d'hélicoptère à fournir au secteur de Sciences des écosystèmes et des océans. Alors que des activités scientifiques se déroulent sur plusieurs de nos navires polyvalents, 16 navires de la flotte se consacrent aux efforts scientifiques du programme de recherche scientifique en mer du MPO.
- **Secteur des Écosystèmes et Gestion des pêches du MPO – Conservation et protection –** Les exigences du programme de conservation et de protection 2011-2012 comprennent 4 260 jours opérationnels de temps-navire et plus de 273 heures de temps d'hélicoptère. Parmi les activités de Gestion des écosystèmes et des pêches – Conservation et protection auxquelles contribue la Garde côtière, mentionnons les patrouilles de l'Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest (OPANO), le soutien à la récolte annuelle des phoques ainsi que l'application des règlements de pêche.
- **Autres ministères du gouvernement (AMG) –** Les exigences pour appuyer les besoins sur l'eau des autres ministères du gouvernement pour 2011-2012 comprennent 838 jours opérationnels de temps-navire et plus de 342 heures de temps d'hélicoptère à fournir aux clients du gouvernement. Parmi eux, on compte Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, le Conseil de

recherches en sciences naturelles et en génie du Canada pour des activités scientifiques supplémentaires, le ministère de la Défense nationale et la Gendarmerie royale du Canada. Une distinction est faite entre la « recherche scientifique en mer » et les « clients du secteur des Sciences externes », comme le Centre national d'excellence pour la recherche aquatique dans l'Arctique, qui est désormais inclus dans cette catégories d'AMG. Les années passées, toutes les missions scientifiques étaient comprises dans la recherche scientifique en mer.

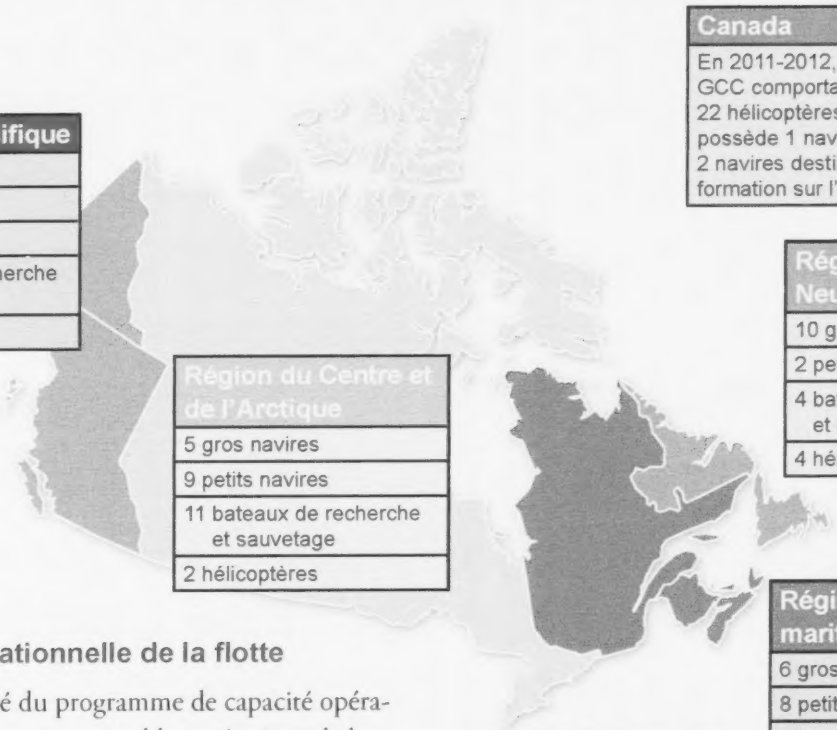
Figure 3 : Services prévus par programme en 2011-2012 (jours opérationnels* et jours d'entretien prévus)**



** Totalité ou partie d'une période prédéterminée de 24 heures (un jour) où le navire est disponible pour offrir des services à un client – à l'exception de l'entretien prévu, du radoub ou du désarmement.*

*** Nombre de jours opérationnels non accessibles aux clients en raison des exigences en matière d'entretien de la flotte (prolongation de la durée de vie du navire, radoubs et entretien prévu).*

Figure 5 : Distribution des navires et des hélicoptères à l'échelle nationale, 2011-2012



Canada
En 2011-2012, la flotte de la GCC comportait 118 navires et 22 hélicoptères. De plus, la GCC possède 1 navires en réserve et 2 navires destinés aux activités de formation sur l'eau.

Région du Pacifique
7 gros navires
9 petits navires
2 aéroglisseurs
13 bateaux de recherche et sauvetage
6 hélicoptères

Région du Centre et de l'Arctique
5 gros navires
9 petits navires
11 bateaux de recherche et sauvetage
2 hélicoptères

Région de Terre-Neuve-et-Labrador
10 gros navires
2 petits navires
4 bateaux de recherche et sauvetage
4 hélicoptères

Région des maritimes
6 gros navires
8 petits navires
10 bateaux de recherche et sauvetage
4 hélicoptères

Région du Québec
8 gros navires
5 petits navires
2 aéroglisseurs
7 bateaux de recherche et sauvetage
6 hélicoptères

Capacité opérationnelle de la flotte

Cette sous-activité du programme de capacité opérationnelle de la flotte comprend les opérations de la flotte, la gestion de la flotte ainsi que l'affectation du personnel de bord. Ce programme veille à ce que les professionnels brevetés manœuvrent en toute sécurité et de manière efficace les navires, les véhicules à coussin d'air, les hélicoptères et les petites embarcations qui sont prêts à répondre aux besoins maritimes et sur l'eau du gouvernement du Canada.

Capacité opérationnelle de la flotte de la Garde côtière

Offre les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Navires, véhicules à coussin d'air, hélicoptères et petites embarcations opérationnels	Pourcentage de jours opérationnels consacrés par rapport au nombre prévu et approuvé par le client	> 97 %
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
Les missions des clients sont effectuées selon les plans convenus mutuellement.	Pourcentage de jours opérationnels consacrés par rapport au nombre prévu et approuvé par le client	90 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 11 : Ressources en 2011-2012, État de préparation opérationnelle de la flotte (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	33 594	19 826	**53 420**
Maritimes	23 664	7 865	**31 529**
Québec	27 814	14 027	**41 841**
Centre et Arctique	22 960	7 717	**30 677**
Pacifique	30 977	11 269	**42 246**
Région de la capitale nationale	41 346	9 915	**51 261**
Total des dépenses directes des programmes	**180 356**	**70 620**	**250 975**

Principales initiatives

Mise en œuvre de nouveaux navires et de navires de rechange

Mettre en œuvre un navire comprend toutes les activités qui doivent avoir lieu sur une courte période, entre la livraison du chantier maritime et le début de l'exécution du programme. Ces activités comptent, entre autres, le transit vers sa région d'origine, la familiarisation de l'équipage, des exercices préalables à la navigation pour répondre aux situations courantes et d'urgence, le ravitaillement et l'équipement du navire (non fournis par l'entrepreneur), la familiarisation avec le soutien à terre ainsi que des exercices liés aux clients et aux partenaires. Pour de plus amples renseignements sur les patrouilleurs semi-hauturiers et les véhicules à coussin d'air, veuillez consulter Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange à la page 16.

Patrouilleurs semi-hauturiers

Engagement	Responsable
2011-2012	
Mettre en œuvre et appuyer la réception du premier patrouilleur semi-hauturier dans la région du Centre et de l'Arctique.	CA, C et A
2012-2013	
Mettre en œuvre et appuyer la réception des deuxième et troisième patrouilleurs semi-hauturiers au Québec et dans la région du Centre et de l'Arctique.	CA, Québec CA, C et A

Bateaux de sauvetage motorisés de 47 pieds de catégorie Cape (SAR)

Engagement	Responsable
2011-2012	
Mettre en œuvre et appuyer la réception de trois bateaux de sauvetage motorisés de 47 pieds de catégorie Cape (SAR).	CA, Pacifique

Véhicule à coussin d'air

Engagement	Responsable
2013-2014	
Mettre en œuvre et appuyer la réception du véhicule à coussin d'air.	CA, Pacifique

Améliorations continues en matière de gestion de la flotte

Pour entretenir une flotte prête à répondre à la demande de services sur le plan opérationnel, les gestionnaires de la Flotte continueront d'accroître l'efficacité à l'interne, afin d'optimiser l'uniformité à l'échelle nationale, l'efficacité organisationnelle ainsi que les liens avec les régions et les clients. Cela dit, la Flotte de la Garde côtière continuera d'observer sa façon de procéder et apportera les améliorations nécessaires pour améliorer les services dans le cadre du processus pilote continu de l'entente sur les niveaux de service (ENS). La Flotte continuera également d'investir dans l'amélioration du système d'information sur les activités de la flotte (SIAF), maintenant connu sous le nom d'iFlotte. Ce système renferme la liste des activités réelles des navires de la flotte, à chaque heure, en plus de fournir des renseignements sur tous les niveaux de gestion. Par conséquent, ce système est essentiel pour que soient efficaces le processus décisionnel, la planification, la mesure du rendement et la production de rapports destinés à tous les niveaux de gestion ainsi qu'à la population.

Initiatives en matière de ressources humaines

Le personnel navigant (officiers de navire, équipage de navire, pilotes de véhicule à coussin d'air et ingénieurs) représente environ 53 % de l'ensemble des effectifs de la GCC. Les occupations à bord des navires ainsi que l'environnement opérationnel que connaissent les marins diffèrent grandement de ce que vit le personnel à terre de la GCC. Les opérations ininterrompues de la Flotte reposent sur l'utilisation de divers systèmes de composition des équipage basés sur le calcul de la moyenne des heures de travail, de sorte que les employés à bord des navires travaillent environ 40 heures par semaine. Le navire demeure en mer pendant de longues périodes; le travail est exigeant et se déroule souvent dans des conditions physiques difficiles. De plus, bien qu'il y ait une prédonimance masculin dans le domaine maritime, la Garde côtière s'efforce de nommer des femmes au sein du personnel navigant.

Sur le plan de la gestion continue, la GCC continuera de faire progresser les initiatives dans le domaine des ressources humaines de la Flotte annoncées en 2007-2008, ainsi que le programme de perfectionnement des ressources humaines de la Flotte lancé en 2008-2009, dans le but de renforcer et d'intégrer entièrement la flotte nationale. Par la suite, nous procèderons à des analyses qui constitueront la base d'un manuel définissant les principes d'équipage des navires de la GCC. Ce manuel s'appuiera sur deux principes fondamentaux : veiller à appliquer une méthode homogène sur le plan national en matière de composition des équipages et s'assurer que les évaluations de la composition des équipages en fonction de la catégorie de bateau sont conformes aux pratiques internes, nationales et internationales en matière de sécurité, de sûreté et de pratiques de travail.

La GCC procèdera également à la mise en œuvre du programme de certification des membres d'équipage des navires, qui vient d'être élaboré et qui incitera les membres qualifiés de l'équipage à accéder à des postes d'officiers de navire, pour ainsi contribuer à assurer une relève plus efficace pour le personnel navigant. Le Conseil de gestion de la GCC se verra présenter une proposition globale ayant pour but de créer un centre de formation pour petites embarcations sur la côte est, et la Flotte poursuivra ses efforts visant à consolider le Réseau opérationnel des

femmes. Quant à l'établissement des *exigences professionnelles justifiées* relatives à l'acuité visuelle des gens de la mer, par rapport aux exigences réglementaires nationales et internationales, la GCC consultera Transports Canada qui est le responsable réglementaire dans ce secteur.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Continuer à élaborer des programmes de formation détaillés pour chacun des modules de certificat, et amorcer la mise en œuvre du Programme de certification des membres d'équipage.	DG, Flotte

Entretien de la flotte

La sous-activité du programme d'entretien de la flotte comprend la gestion et la prestation des services d'entretien pendant la durée de vie opérationnelle des navires, des véhicules à coussin d'air, des hélicoptères et des petites embarcations, afin d'assurer leur disponibilité et leur fiabilité pour offrir les services de la flotte. Cette sous-activité veille à ce que ces navires soient disponibles et fiables par l'entremise de services de planification des investissements, de génie, d'entretien et d'aliénation tout au long du cycle de vie.

Entretien de la flotte de la Garde côtière

Offre les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Navires et véhicules à coussin d'air entretenus	Pourcentage d'évolution de l'état par rapport à la cote de référence de 2009-2010	Augmentation de 3 % sur une période de 3 ans
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
Les navires, les véhicules à coussin d'air, les hélicoptères et les petites embarcations sont disponibles pour mettre en œuvre les programmes de la GCC.	Pourcentage de jours opérationnels perdus en raison de pannes – le navire est retiré du programme pour raisons techniques (ceci ne comprend pas les hélicoptères et les petites embarcations)	< 3 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Principales initiatives

Entretien amélioré de la flotte actuelle

Pour de plus amples renseignements sur le meilleur entretien de la flotte existante, veuillez consulter la priorité Améliorer l'entretien des actifs à la page 20.

Approvisionnement de la flotte

Le programme d'approvisionnement de la Flotte de la Garde côtière canadienne consiste à acquérir de nouveaux navires, véhicules à coussin d'air, hélicoptères et de nouvelles petites embarcations pour répondre aux besoins de la CGG, déterminés dans le Plan de renouvellement de la flotte. Le programme d'approvisionnement de la Flotte a approuvé le financement en place pour l'acquisition de 14 nouveaux gros navires et d'un nouveau véhicule à coussin d'air. Ce programme fournit des services de gestion de projets et de contrôles internes (c.-à-d. fonction d'analyse critique touchant la portée du projet, gestion des dépenses, etc.) et veille à ce que les nouveaux navires soient livrés conformément au calendrier approuvé. Pour de plus amples renseignements sur les activités d'acquisition de navires, veuillez consulter les Initiatives de renouvellement de la Flotte de la Garde côtière à la page 15.

Approvisionnement de la Flotte de la Garde côtière

Offre les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Nouvelles petites embarcations, nouveaux navires de grande taille, véhicules à coussin d'air et hélicoptères opérationnels	Pourcentage des étapes essentielles du projets réalisées par rapport à celles prévues	95 %
	Pourcentage de navires, véhicules à coussin d'air, petites embarcations et hélicoptères opérationnels livrés par rapport à ce qui était prévu	100 %
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
La Garde côtière canadienne a accès à une flotte de navires modernes qui répond aux exigences et aux besoins opérationnels déterminés dans le Plan de renouvellement de la flotte.	Moyenne d'âge des navires de grande et petite taille de la flotte (ceci exclut les hélicoptères et les petites embarcations)	< à 29 ans (gros navires) < 16 ans (petits navires)

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Réinvestissement dans les biens de la flotte

Le gouvernement a procédé à des investissements considérables dans les biens de la flotte. Dans les récents budgets fédéraux, la Garde côtière a reçu 1,4 milliard de dollars pour acquérir jusqu'à 15 nouveaux grands navires. Tout en achetant de nouveaux navires, nous continuons d'investir dans notre flotte actuelle pour ainsi optimiser sa disponibilité et sa fiabilité. La Garde côtière investira en tout dans 31 projets d'immobilisations dont la valeur atteindra 226,7 millions de dollars en 2011-2012, pour remettre en état, remplacer ou acquérir des navires et des systèmes opérationnels.

ÉTAT DE PRÉPARATION DES BIENS À TERRE (PRÉCÉDEMMENT INTITULÉ SERVICES DE GESTION DU CYCLE DE VIE DES BIENS)

Le programme sur l'état de préparation des biens à terre (EPBT) fait en sorte que les biens qui ne font pas partie de la flotte de la GCC (chiffrés à 1,5 milliard de dollars) soient disponibles et fiables, afin de soutenir l'exécution des programmes de la GCC. Les biens qui ne font pas partie de la flotte comprennent les aides à la navigation fixes et flottantes, telles que les aides visuelles (aides fixes et bouées), les aides sonores (cornes de brume), les aides radar (réflecteurs et balises) de même que les aides maritimes de longue portée, telles que le système mondial de localisation différentiel (DGPS), ainsi que les systèmes électroniques de communication et de navigation et plus de 300 tours radio. Le programme sur l'état de préparation des biens à terre veille à ce que ces biens soient disponibles et fiables par l'entremise d'activités de gestion du cycle de vie des biens, telles que les services de planification des investissements, de génie, d'acquisition, d'entretien et d'aliénation.

Nos services…

- Offrir aux clients et aux partenaires des conseils et des recommandations sur l'acquisition et l'entretien des actifs des programmes.
- Préparer des dessins techniques et des cahiers de charges, faire l'acquisition de biens ou de services nécessaires, et concevoir ou mettre en place des solutions techniques approuvées.
- Prendre les mesures nécessaires en matière d'entretien anticipé, préventif et correctif pour préserver ou restaurer la capacité opérationnelle et la fiabilité des biens, des systèmes et du matériel.
- Faire en sorte que les biens, les systèmes et le matériel soient économiques, sécuritaires et respectueux de l'environnement.

Le programme sur l'état de préparation des biens à terre est offert par…

- **Les Services techniques intégrés (STI) de la GCC** – Des ingénieurs, des techniciens, des technologues, des personnes de métier, des gestionnaires et des employés de soutien travaillent dans plus de 70 ateliers et bureaux dans les cinq régions administratives de la GCC et à l'administration centrale. Ces personnes veillent à ce que les biens à terre de la GCC soient accessibles et fiables, afin de soutenir l'exécution de programmes comme les aides à la navigation et les services de communications et de trafic maritimes.

Nos clients…

Le programme sur l'EPBT est principalement au service de la Direction des services maritimes au sein de la GCC, en complément des services de communications et de trafic maritimes et des programmes d'aides à la navigation. Il propose aussi des services de gestion des biens au MPO, notamment à Sciences et à Conservation et protection, en plus de procéder à l'inspection des installations radio des navires pour le compte de Transports Canada dans le cadre de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Regard vers l'avenir...

Partant de la récente évaluation du programme de gestion des biens du cycle de vie (GBCV) (l'EPBT était autrefois le programme GBCV), la GCC continuera de consolider ses pratiques et ses systèmes de gestion de l'entretien des biens dans le but de produire les résultats prévus de ce programme, c'est-à-dire de faire en sorte que les biens à terre puissent assurer la prestation des programmes de la GCC. Par la reconnaissance de l'importance du maintien des biens de la GCC pour appuyer la prestations du programme, le meilleur entretien des biens est désigné comme une priorité stratégique. Pour de plus amples renseignements, consultez le point Améliorer l'entretien des actifs à la page 20.

À l'avenir, le programme visera à renforcer les relations avec les partenaires de la GCC et à améliorer les processus et les outils de gestion interne visant la planification des programmes, le suivi et l'amélioration du rendement. Le programme aura aussi pour objectif la mise en place d'une main-d'œuvre qualifiée et dévouée pour gérer et proposer des services de gestion du cycle de vie des biens, en plus de veiller à la saine intendance des ressources financière et de l'information nécessaires pour ce faire.

État de préparation des biens à terre

Offre les services suivants...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Biens à terre entretenus	Pourcentage d'évolution de l'état par rapport à la cote de référence de 2010-2011	Augmentation de 3 % sur une période de 3 ans

Pour atteindre ce résultat...	Mesuré comme suit...*	Avec ces objectifs...
Les biens à terre permettent de mettre en œuvre les programmes de la GCC	Pourcentage des engagements pris concernant les accords sur les niveaux de service : ▪ Biens des SCTM ▪ Biens relatifs aux aides à la navigation	90 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 12 : Ressources en 2011-2012, État de préparation des biens à terre (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	8 054	3 501	**11 555**
Maritimes	9 139	3 598	**12 738**
Québec	8 673	5 082	**13 755**
Centre et Arctique	8 769	2 802	**11 571**
Pacifique	9 276	3 757	**13 033**
Région de la capitale nationale	11 297	6 266	**17 562**
Total des dépenses directes des programmes	**55 209**	**25 007**	**80 215**
Région	10 866,3	4 254,7	**15 121,0**

Principales initiatives

Les principales initiatives dans le cadre du programme sur l'état de préparation des biens à terre sont divisées en deux catégories. La première catégorie comprend les initiatives visant à améliorer les pratiques d'entretien des biens. La deuxième catégorie englobe les services de génie et d'entretien des biens offerts aux partenaires de la GCC ainsi qu'aux autres ministères du gouvernement, afin de veiller à ce que les biens des programmes soient disponibles et fiables. L'engagement lié à la première catégorie peut être consulté à la priorité Renouvellement des actifs (page 14), tandis que les principales initiatives visant à offrir des services d'entretien des biens pour répondre aux demandes des clients et des partenaires sont détaillées ci-dessous.

Les STI se sont engagés à offrir des services de gestion des biens aussi efficaces que possible. Pour y parvenir, les STI s'efforcent d'améliorer continuellement leurs pratiques d'entretien des infrastructures côtières. Une telle démarche contribue, à son tour, à améliorer la disponibilité et la fiabilité de nos infrastructures côtières. En plus d'élaborer des plans d'immobilisations à long terme pour les infrastructures côtières (page 19), les STI donneront la priorité à la mise en place ou la mise à jour des plans et des manuels d'entretien qui sont essentiels au respect de son engagement à offrir des services d'entretien planifié.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Publier le volume sur les systèmes électroniques et informatiques du manuel de génie et d'entretien complet.	DG, STI
Publier le manuel de génie et d'entretien pour les systèmes électroniques et informatiques.	DG, STI
Proposer des plans d'entretien normalisés pour l'infrastructure côtière conformément à l'évaluation des risques de la navigation.	DG, STI
Mettre en place des plans d'entretien normalisés pour certains éléments d'infrastructure côtière conformément à l'évaluation des risques de la navigation.	CAs
2012-2013	
Mettre en œuvre le manuel de génie et d'entretien pour les systèmes électroniques et informatiques.	CAs

Retrait de l'infrastructure de LORAN C

À la suite de l'annonce conjointe de la Garde côtière des États-Unis (USCG) et de la GCC sur l'abolition du service LORAN C en Amérique du Nord en août 2010, la GCC cessera d'utiliser le système canadien LORAN C dans les régions de Terre-Neuve-et-Labrador et du Pacifique.

Le projet vise à supprimer l'infrastructure et à effectuer des évaluations environnementales de cinq sites de transmission. L'ensemble des biens et des infrastructures connexes comprend les tours, les bâtiments, l'équipement, les systèmes d'alimentation électrique, les installations de stockage du carburant et les voies d'accès.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Entamer la suppression de l'équipement et des tours du système LORAN C, isoler l'infrastructure restante et entreprendre des évaluations environnementales sur les sites de transmission.	CA, Pacifique CA, T.-N.-L.
2012-2013	
Finaliser la suppression de l'équipement et des tours du système LORAN C, et élaborer des mesures correctives en fonction des évaluations environnementales pour éliminer l'infrastructure restante, afin de se défaire des propriétés.	CA, Pacifique CA, T.-N.-L.

Système de gestion de la conformité en matière de santé, de sécurité et d'environnement (SSE)

La Garde côtière doit respecter plusieurs lois et règlements fédéraux en matière de santé, de sécurité et d'environnement : la partie II du *Code canadien du travail*, le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail*, le *Règlement sur la sécurité et la santé au travail (navires)* (SSTN), la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (LCPE), de même que les lignes directrices, les normes, les procédures, les guides et les mises en garde applicables. À l'heure actuelle, la GCC possède un système de gestion de la sécurité (SGS) de la flotte veillant à ce que les opérations à bord des navires respectent les lois applicables et les cadres politiques connexes. Alors que des procédures en matière de santé, de sécurité et d'environnement existent sur le plan régional dans le cadre des opérations à terre de la GCC, on déplore l'absence d'un système de gestion en matière de SSE sur le plan national. Pour remédier à cette lacune, le Conseil de gestion de la GCC a appuyé la mise en place d'un système de gestion de la conformité en matière de SSE pour l'ensemble des opérations à terre de la GCC.

Le système de gestion de la conformité en matière de SSE assurera la mise en œuvre des programmes du MPO en matière de SST et d'environnement pour les opérations à terre de la GCC. Un programme de vérification de la conformité en matière de SSE sera également mis en place pour s'assurer de la gestion uniforme de la SSE dans l'ensemble des régions. Parmi les avantages que représente un système de gestion de la conformité en matière de SSE pour les opérations de la GCC à terre, citons :

- la conformité aux exigences internes et externes et la preuve de diligence raisonnable;
- la diminution prévue du taux de blessures et l'amélioration du rendement environnemental, ainsi qu'une diminution des coûts connexes, grâce à la formation et à la sensibilisation accrues des employés, aux inspections du lieu de travail, etc.;
- une approche cohérente et proactive (moins réactive) sur le plan national en matière de conformité à la SSE;
- la mise en place de nouvelles procédures de sécurité grâce à la détermination des lacunes et à l'établissement des priorités en matière de risques;
- une meilleure culture de la sécurité pour l'ensemble des opérations à terre de la GCC.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Obtenir l'approbation de la stratégie pluriannuelle pour mettre en place le système de gestion de la conformité en matière de SSE.	DG, STI SC, Opérations
Commencer à élaborer des produits de SSE pour aborder les lacunes et les risques hautement prioritaires en matière de SSE.	DG, STI

Centre de solutions techniques (électronique)

Le Centre de solutions techniques (CST) est un modèle de prestation de services axé sur la prestation de services d'entretien dans le cadre des SCTM. Le CST repose sur trois éléments en matière de prestation de services :

1. Les ententes nationales sur les niveaux de service (ENS) dans lesquelles on définit les attentes des centres ainsi que la relation entre les partenaires ou les clients et les STI. Le recours aux ENS vise à assurer la satisfaction des partenaires et des clients à l'égard des STI.
2. Un centre de solutions dans chaque région qui permet aux partenaires ou aux clients de présenter des demandes de services pour la réparation des biens ou des équipements.
3. La capacité, au sein des STI, de procéder au diagnostic des pannes et au rétablissement à distance de la fonctionnalité des biens.

Un CST a été mis en place dans la région du Québec et d'autres sont en cours d'implantation dans les autres régions de la GCC. Puisque la région du Québec fait appel à ce modèle de prestation des services depuis un certain temps, la région instaurera un projet pilote ayant pour but d'étendre l'utilisation du CST, afin de gérer les services des réseaux électroniques à bord des navires. En optimisant les services d'entretien, le CST assurera la disponibilité et la fiabilité des programmes ainsi que la satisfaction des partenaires ou des clients.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Augmenter les capacités du CST en matière de télésurveillance et de réparation dans les régions.	DG, STI

Réinvestissement dans les biens

Le programme sur l'état de préparation des biens à terre (EPBT) vise à fournir des services de gestion des biens en vue de garantir que les actifs de la GCC sont accessibles et fiables. Afin d'assurer la prestation de ces services et d'atteindre les résultats du programme sur l'EPBT, la Garde côtière doit pouvoir disposer d'un équipement lourd, de véhicules et de camions pour transporter ses biens ou son personnel technique sur place, ainsi que de systèmes et de réseaux d'information pour mener les activités d'entretien. Afin d'exécuter correctement le programme, 4,4 millions seront dépensés dans les biens.

COLLÈGE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

Le Collège de la Garde côtière canadienne est le principal centre de formation opérationnelle et technique de la GCC. Sa mission consiste à assurer la formation et le perfectionnement des professionnels dans les domaines de la sûreté maritime, de la sécurité et de la protection de l'environnement pour aider à l'exécution des programmes de la GCC. En tant que centre d'expertise en formation de la GCC, le Collège vise à offrir une formation maritime ainsi que des services bilingues et de qualité.

Le Collège offre des programmes d'éducation de base à l'échelle nationale dans quatre domaines : le programme de formation des officiers de la GCC en plus de la formation technique continue du personnel navigant, la formation aux services de communications et de trafic maritimes, la formation en entretien et équipement naval, et la formation en sauvetage, sécurité et intervention environnementale.

En tant que centre de formation en résidence, le Collège emploie actuellement près de 112 personnes, dont 57 instructeurs et 55 employés à temps plein qui s'occupent du soutien académique, de l'administration générale et de la gestion de l'établissement, ainsi que des services sur le campus, du recrutement, de la bibliothèque, des services de restauration et de la technologie de l'information.

RÉALISATIONS EN 2010-2011

- Formation de 188 étudiants dans le cadre du programme de formation des officiers.
- Remise de 23 diplômes d'officier de navire et de 18 diplômes d'agent des SCTM.
- Formation de 116 techniciens en électronique provenant de toutes les régions du Canada, ce qui représente 923 jours de formation.
- Prestation de six séances de formation en recherche et sauvetage et de deux séances en intervention en cas d'urgence auprès de 80 membres du personnel de la Garde côtière.
- Réalisation d'un examen complet du programme quadriennal de formation des officiers, afin d'assurer l'harmonisation avec les organismes de réglementation.
- Lancement d'une « semaine de formation » à l'intention des employés du Collège : au total, 66 séances de formation ont été dispensées, dans les deux langues officielles, au service de l'apprentissage et du perfectionnement.
- Consolidation des relations avec les communautés des Premières nations et mise en place d'un projet pilote visant à accroître la sensibilisation et l'accès aux possibilités de carrière au sein de la Garde côtière canadienne.

Collège de la Garde côtière canadienne		
Offre les services suivants...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
Cours de perfectionnement professionnel (formation en entretien et équipement naval, intervention environnementale, recherche et sauvetage)	Pourcentage de cours de perfectionnement professionnel offerts par rapport à ceux prévus	100 %
Programmes de formation (officiers des Services de communications et de trafic maritimes et officiers de navire)	Nombre de diplômés du programme de formation des officiers	28
	Nombre de diplômés du programme des officiers des Services de communications et de trafic maritimes (SCTM)	19
Pour atteindre ce résultat...	**Mesuré comme suit...***	**Avec ces objectifs...**
La GCC peut faire appel à du personnel d'exécution compétent pour soutenir les programmes de la Garde côtière.	Pourcentage de diplômés du programme de formation des officiers par rapport au nombre de stagiaires admis	70 %
	Pourcentage de diplômés du programme de formation des officiers des SCTM par rapport au nombre de stagiaires admis	90 %

** Il s'agit ici des indicateurs de rendement du Cadre de mesure du rendement de 2011-2012 de la GCC.*

Tableau 13 : Nombre d'élèves-officiers au Collège de la Garde côtière canadienne

Programme de formation d'officier – Officiers de navire	Nombre d'étudiants prévus
Année financière 2011-2012	211 étudiants
Année financière 2012-2013	251 étudiants
Année financière 2013-2014	278 étudiants

Programme SCTM – programme pour les débutants	Nombre total d'étudiants
2011-2012	20*
2012-2013	20*

** Basé sur les exigences prévues des régions*

- *Basé sur l'objectif de septembre 2011 de 64 étudiants admis chaque année.*
- *L'objectif relatif au nombre d'admissions est susceptible de changer selon les exigences de la Flotte.*

Tableau 14 : Affectations financières par région, 2011-2012 (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Collège de la Garde côtière canadienne	8 118	4 734	**12 852**
Programmes nationaux		22	**22**
Total des dépenses directes des programmes	**8 118**	**4 756**	**12 874**
Répartition des ressources pour l'état de préparation opérationnelle de la Flotte de la Garde côtière			
Répartition des ressources pour l'état de préparation des biens à terre	124	56	**180**
Coût total des services	**8 242**	**4 812**	**13 054**

Principales initiatives

Initiative de transformation du Collège de la Garde côtière canadienne

En 2009-2010, le Collège de la Garde côtière canadienne a élaboré un plan de transformation ayant pour but d'assurer le renouvellement de sa structure organisationnelle pour mieux répondre à la demande croissante de formation à la Garde côtière. La phase la plus importante de cette mise en œuvre s'est effectuée en 2010-2011 avec la création et la dotation de postes clés.

Un examen complet du programme quadriennal de formation des officiers a été mené en 2010-2011 pour s'assurer que l'on répond aux besoins de la Flotte de la Garde côtière en matière de compétence des officiers. L'examen portait également sur les normes de formation de Transports Canada à l'échelle nationale et sur la viabilité du baccalauréat en technologie accordé par l'Université du Cap Breton. La mise en œuvre des recommandations de l'examen du programme de formation des officiers débutera en août 2011.

Le Collège a renforcé ses processus opérationnels en mettant au point des modèles de prévision des coûts qui indiquent clairement que les besoins financiers de l'organisation sont bien structurés et qu'ils restent dans les limites des ressources disponibles, ce qui permet d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'établissement dans son ensemble.

En 2010-2011, le Collège a mis au point un cadre de gouvernance interne et a entrepris la conception d'un cadre d'assurance de la qualité qui verra à ce que les programmes du Collège respectent les exigences des organismes d'accréditation et de certification (p. ex., Transports Canada, la Flotte de la Garde côtière et l'Université du Cap Breton). Le Collège poursuivra sa collaboration avec les intervenants, afin de veiller à la prestation optimale du programme pour satisfaire aux exigences des clients.

À l'instar de la Garde côtière, qui s'est concentré sur ses effectifs, le Collège a dispensé une semaine de formation au cours de l'automne 2010 à l'intention des étudiants et des employés, proposant ainsi 66 cours dans les deux langues officielles. En partenariat avec l'École de la fonction publique du Canada, le Collège a organisé cinq cours des programmes d'apprentissage fondamentaux pour les employés de la Garde côtière canadienne ainsi que pour d'autres employés du gouvernement fédéral. En octobre 2011, l'École de la fonction publique du Canada offrira à nouveau deux cours d'orientation à la fonction publique, en anglais et en français, aux stagiaires de première année du programme de formation des officiers de la Garde côtière

canadienne, aux nouveaux employés du Collège ainsi qu'aux employés d'autres ministères fédéraux qui doivent suivre le cours de base.

En 2010-2011, le Collège a mis en œuvre un certain nombre de moyens, pour l'ensemble des employés, de se perfectionner sur le plan linguistique par l'entremise de déjeuners de travail ou de cours du soir s'adressant à tous les niveaux (débutant, intermédiaire, avancé). Un programme de français intensif de cinq semaines sera offert en juillet 2011 à l'intention des employés du Collège et du gouvernement. Le développement des capacités de formation linguistique proposées aux employés et aux étudiants représente un élément fondamental du plan de transformation.

Le renouvellement des infrastructures s'est poursuivi en 2010-2011 avec le remplacement de deux éléments essentiels des simulateurs du programme de formation : le simulateur d'appareil propulsif marin et le simulateur de pilotage aux instruments radar. La nouvelle plateforme de formation a été mise en place en juin 2011 et les étudiants s'en serviront début septembre 2011.

Le Collège est chargé de la campagne annuelle de recrutement national pour le programme de formation des officiers de la Garde côtière. En 2010-2011, l'objectif des activités de recrutement était de mieux faire connaître les programmes de formation de la Garde côtière en effectuant des investissements stratégiques dans la publicité médiatique visant les régions sous-représentées et les groupes désignés qui connaissent des divergences entre la disponibilité et la participation de la main-d'œuvre.

Le Collège a continué à renforcer ses relations avec les communautés des Premières nations en Nouvelle-Écosse en organisant en mai 2010 une réunion du groupe de travail sur l'éducation des Premières nations de Nouvelle-Écosse ainsi qu'un camp scientifique d'une semaine en juillet 2010 pour les jeunes Autochtones, leur permettant d'acquérir une expérience pratique dans le domaine de la science de la mer. En 2011-2012, le Collège continuera de travailler avec les communautés des Premières nations, afin d'exposer les jeunes Autochtones à des choix de carrière au sein de la Garde côtière canadienne. Ces initiatives illustrent la volonté de la garde côtière de diversifier sa main-d'œuvre, tout en faisant mieux connaître les possibilités de carrière.

En 2011-2012, le Collège poursuivra la mise en place du *programme de transformation* dans le but d'atteindre l'excellence en matière de formation dans les deux langues officielles, afin de répondre aux futures exigences de la Garde côtière.

Les programmes de formation du Collège reposent principalement sur la technologie de simulation qui procure aux élèves un environnement d'apprentissage réaliste et sécuritaire à la fois. L'appui et le maintien de cette technologie et de cette infrastructure sont essentiels au succès du programme de formation du Collège. La collaboration avec les Services techniques intégrés en vue d'établir un cadre de gestion du cycle de vie des biens garantira un entretien optimal des biens et de l'infrastructure de formation.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Élaborer un cadre de gestion du cycle de vie des biens pour le Collège de la Garde côtière canadienne, afin d'assurer la disponibilité des biens.	DE, Collège DG, STI

ACTIVITÉS INTERNATIONALES

La sécurité, la sûreté et la conservation des trois océans entourant le Canada dépendent en partie de la GCC. Cela dit, tout événement touchant le milieu marin *à l'échelle mondiale* peut avoir des répercussions sur notre environnement. Pour cette raison notamment, la GCC, par l'entremise de son programme et de la prestation de ses services, participe à diverses réunions internationales et à plusieurs exercices de formation conjoints. Grâce à son étroite collaboration avec de nombreuses organisations apparentées, la GCC défend nos objectifs communs en matière de sécurité et de sûreté maritime. Afin d'assurer la santé et la sécurité des océans dans le monde, il est indispensable de partager les pratiques exemplaires et de fournir des conseils spécialisés en ce qui concerne les questions opérationnelles de la Garde côtière.

Engagement	Responsable
2011-2012	
Participer à la réunion d'experts du Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord (FGCAN) qui aura lieu à La Rochelle, en France.	CA, T.-N.-L.
Participer à l'exercice pour missions multiples (MMEX) multilatéral du Forum des Gardes côtières du Pacifique Nord à Hawaï.	CA, Pacifique
Participer au sommet FGCAN à Brest, en France.	Commissaire
Participer au sommet FGCPN à Yokohama, au Japon.	Commissaire
Continuer à fournir une plateforme Internet pour le Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord.	CA, T.-N.-L.
2012-2013	
Organiser le sixième sommet entre la GCC et la Garde côtière américaine à Victoria.	Commissaire
Organiser un exercice maritime majeur (MMEX) dans la région du Pacifique Nord avec d'autres membres du Forum des gardes côtières du Pacifique Nord (FGCPN).	CA, Pacifique

RÉALISATIONS EN 2010-2011

- Accueil du 11e Forum des Gardes côtières du Pacifique Nord (FGCPN) à Vancouver au nom du gouvernement du Canada et d'une équipe pluriministérielle.
- Participation au 5e sommet GCC-USCG à Boston.
- Accueil d'une délégation de la Garde côtière coréenne s'intéressant à la formation et au perfectionnement professionnel de nos officiers de navire et de nos membres d'équipage.
- Accueil d'une délégation des services frontaliers fédéraux de Russie du ministère de la Garde côtière pour discuter du Forum des Gardes côtières du Pacifique Nord et des questions liées à l'Arctique.
- Participation à l'opération NANOOK, l'exercice annuel de formation conjointe de la patrouille de souveraineté et de catastrophe mené par le commandement maritime du Canada.
- Participation à l'exercice international biennal de simulation d'intervention environnementale à CANUSNORTH avec l'USCG.

Voici quelques exemples de nos activités sur l'arène internationale :

- Une délégation canadienne dirigée par la GCC participe au Forum des gardes côtières du Pacifique Nord (FGCPN) regroupant six pays membres (le Canada, la Chine, le Japon, la Corée, la Russie et les États-Unis) qui se rencontrent deux fois par an pour discuter des questions concernant les opérations interalliées, l'échange d'information, le trafic des drogues illicites, la sûreté maritime, l'application de la législation sur les pêches et la migration illégale. Une réunion d'experts a lieu chaque année au printemps et marque le début des travaux commandés par les dirigeants. Le sommet des dirigeants, où les principaux représentants des pays membres examinent et approuvent les recommandations des experts et définissent l'orientation du forum pour la prochaine année, a lieu à l'automne. Les six pays membres se chargent

chacun leur tour d'organiser ces réunions, et le Canada a assumé avec brio cette responsabilité en 2010. La réunion d'experts s'est tenue en mars à Victoria, et le sommet aura lieu en septembre à Vancouver. Cette responsabilité incombant au Japon en 2011, la GCC a envoyé une délégation canadienne à Tokyo en février, et ses représentants participeront au sommet en septembre 2011 à Yokohama.

- La délégation canadienne aux réunions du Forum des gardes côtières de l'Atlantique Nord (FGCAN) est également dirigée par la GCC. Ce forum rassemble 20 pays, la plupart faisant partie de l'Union européenne. Ce forum a aussi pour objet la sécurité et la sûreté maritime, mais dans la région de l'Atlantique Nord. La GCC a encadré la délégation lors du sommet de 2010 qui a eu lieu en Norvège et elle se rendra à la réunion des experts qui se tiendra à La Rochelle, en France, en avril 2011, ainsi qu'au sommet de septembre 2011 à Brest, en France.
- La GCC travaille avec plusieurs organisations internationales, comme l'Organisation maritime internationale (OMI) et l'Association internationale de signalisations maritimes (AISM). Cette coopération conduit à l'élaboration de règles, de politiques, de technologies et de règlements communs axés sur une navigation maritime sûre et sécuritaire. Ces organisations conçoivent et recommandent également des normes techniques en ce qui concerne les aides à la navigation et les systèmes d'identification automatisés (SIA), qui concernent les responsabilités et les activités de base de la GCC au Canada.
- En tant que voisins, la GCC et l'USCG partagent un intérêt commun pour le milieu maritime, en plus de travailler avec les mêmes clients et les mêmes intervenants. Nos efforts mutuels d'amélioration continue consistent, entre autres, à organiser régulièrement des exercices conjoints. Environ une fois par an a lieu un sommet rassemblant les dirigeants des deux organisations pour assurer une collaboration à long terme et fournir une orientation à ce partenariat inestimable. En 2009, le sommet qui a eu lieu à Québec a mené à la signature d'un *protocole d'entente sur la conception et la construction des navires*. Ce protocole promeut l'échange de renseignements techniques et scientifiques d'une grande valeur dans les domaines de la recherche, la conception, l'analyse, l'élaboration, l'essai de même que l'évaluation de techniques de conception et de construction de navires. Les principaux membres de l'équipe de projet de la GCC ont visité le chantier naval Bollinger à Lockport, en Louisiane, en mars 2011, pour profiter de l'expérience de l'USCG en matière de construction de multiples navires. L'USCG a montré son intérêt à effectuer une visite réciproque du bureau du projet des patrouilleurs semi-hauturiers à Halifax, au printemps ou à l'été 2011. La GCC a également participé au sommet organisé par la Garde côtière des États-Unis à Boston, en février 2011.
- Dans un esprit de coopération et d'engagement à partager les pratiques exemplaires pour assurer la sécurité et la protection de notre environnement maritime, la GCC accueille des délégations de gardes côtières provenant d'autres pays. En décembre, la GCC a accueilli une délégation de la Garde côtière coréenne s'intéressant à la formation et au perfectionnement professionnel de nos officiers de navire et de nos membres d'équipage. Un peu plus tard le même mois, la GCC a tenu une réunion à laquelle participait une délégation des services frontaliers fédéraux de Russie du ministère de la Garde côtière pour discuter de notre collaboration permanente au FGCPN et des défis maritimes auxquels les deux pays font face dans l'Arctique en matière de recherche et sauvetage, de déversements potentiels de polluants en milieu marin et de menaces à la sécurité.

ÉTAT DES INITIATIVES DE GESTION FINANCIÈRE POUR LA GARDE CÔTIÈRE

En s'attaquant aux nombreuses questions financières auxquelles elle a fait face pendant les dernières années, la Garde côtière a réalisé d'importants progrès. Par le biais de programmes tel que le Plan d'action économique et de certain autres investissements dans sa flotte, cet organisme a connu des investissements de plus d'un milliard de dollars dans ses actifs, ce qui lui a permis de s'attaquer aux questions les plus urgentes relatives à la fiabilité. En dépit de ces investissements, la GCC continue de faire face à des défis importants de viabilité concernant le reste de ses actifs.

Nous sommes une entité opérationnelle dotée d'un mandat national qui dépend énormément des personnes et des actifs pour rendre un service de première ligne aux Canadiens. Pour cette raison, cet organisme fait face à certains défis particuliers qui ont des conséquences sur la planification et le financement de ses programmes. Dans les années à venir, la Garde côtière aura besoin de continuer à offrir une planification et une exécution financières rigoureuses pour bien gérer les pressions croissantes sur son budget opérationnel.

ENVIRONNEMENT OPÉRATIONNEL

La Garde côtière continue de s'adapter aux tendances économiques globales et aux décisions gouvernementales. Les éléments récents les plus importants associés à la planification financière sont :

- Les plans et aussi certaines réaffectations budgétaires internes qui ont été ajustés régulièrement en raison des fluctuations récentes et importantes du prix du carburant. En 2010-2011, l'organisme a pu s'adapter aux prix du carburant avec les ressources existantes, grâce à une année clémente en termes de services de déglaçage. En 2011-2012, en se basant sur les opérations habituelles de la GCC, les projections actuelles de prix du carburant créeront une pression considérable sur le budget de l'entité.
- Tout comme les autres ministères et organismes du gouvernement, la GCC se conforme aux mesures annoncées pour s'attaquer au déficit canadien. La GCC a entrepris un exercice de réduction budgétaire et a annoncé des économies dans le cadre des plans de mise en œuvre qui débuteront en 2011-2012.

- En outre, les contraintes budgétaires de 2010-2011 prescrivent un gel de l'enveloppe salariale de la GCC pour 2010-2011 et 2011-2012. La GCC a dû gérer les coûts salariaux de façon proactive dans les limites de référence actuelles. Cette mesure a été particulièrement difficile pour la Garde côtière, en raison des questions de sécurité, puisqu'une large partie des effectifs a dû être remplacée à la suite de démissions.
- Les services qui dépendent d'un financement continueront de créer une certaine incertitude financière pour la GCC. La reprise économique qui a suivi la récente récession fera accroître le transport maritime au Canada. Parallèlement, les récents redoux ont prolongé la saison de navigation et le besoin des services de brise-glace. Ces dernières années, la GCC n'a pas atteint ses objectifs globaux en matière de recettes. En dépit des recettes moins élevées, nous avons conservé le niveau de service annoncé aux Canadiens, ce qui a créé des pressions financières.
- En mars 2011, le financement du Plan d'action économique a pris fin. La GCC était une bénéficiaire nette de ce financement et a utilisé pendant deux ans le financement de 175 millions de dollars pour procéder à d'importantes réparations de vaisseaux et à la construction de plusieurs autres.

À ce jour, la Garde côtière a réussi dans cet environnement sans effectuer de réduction considérable dans le niveau de service annoncé, grâce, en partie, aux portions discrétionnaires du budget et à la politique continue de la GCC de réaffecter les fonds aux plus grandes priorités mis en place pour faire suite aux larges mesures d'austérité prises en 2009. La GCC s'efforce de maintenir les niveaux de services offerts aux Canadiens en dépit d'une diminution des financements.

ACTIF ET PASSIF

La GCC utilise un large éventail d'équipements et de biens physiques pour réaliser ses activités quotidiennes. Les biens de la GCC comportent 15 211 biens individuels dont la valeur dépasse 10 000 $ chacun. Ces biens peuvent être divisés en deux catégories principales :

- Les équipements et les autres biens meubles, à terre et sur l'eau (autres que les bateaux) utilisés dans la prestation des programmes de la GCC (aides de navigation fixes et flottantes, tours de communication, etc.). Cette catégorie comporte aussi les biens de gestion de cycle de vie des biens (les biens utilisés pour soutenir les opérations de la GCC, comme les parcs de véhicules, les grues terrestres et les chariots élévateurs, et les systèmes informatiques particuliers aux programmes) et les biens du Collège de la Garde côtière canadienne (les biens et les installations qui soutiennent les besoins de formation de l'organisme au Collège de la Garde côtière).

L'infrastructure des programmes de la GCC comporte des installations qui sont utilisées régulièrement pour la sécurité des marins dans les eaux canadiennes, notamment : les phares, les cornes de brume, les entrées de communication, les systèmes de positionnement global (GPS), les balises et les bouées.

- Biens de la flotte – les hélicoptères, les petits et les grands bateaux qui sont utilisés dans la prestation des programmes de la GCC-MPO et la prestation de services aux autres clients externes.

La flotte de la GCC comporte un large éventail de navires, dont la taille varie des brise-glaces lourds, qui évoluent dans l'Arctique canadien et assurent que la voie maritime du Saint-Laurent demeure accessible tout au long de l'année, jusqu'aux petits canots pneumatiques à coque rigide, qui servent aux opérations de sauvetage et aux patrouilles dans les voies navigables intérieures.

La valeur de remplacement des biens de la GCC est de 14 milliards de dollars. Les coûts de construction navale actuels ont été incorporés dans la valeur de remplacement, selon l'évaluation du Plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière, qui a mesuré en détail le coût de remplacement de chacun des bateaux essentiels de la flotte.

Même si la valeur de remplacement des biens de la GCC est de 14 milliards de dollars, la valeur comptable des biens après amortissement est de 725 millions de dollars. Selon les catégories présentées ci-dessus et pour les besoins de planification et de gestion, l'actif de la GCC est constitué des biens suivants :

- 12,5 milliards de dollars dans des biens de la flotte, avec une valeur comptable de 473 millions;
- 1,5 milliard de dollars dans des équipements et d'autres biens meubles, avec une valeur comptable de 252 millions.

Au cours des dernières années, il est devenu clair que la mise à niveau inadéquate de nos biens causerait à la longue une incapacité de la GCC de soutenir le niveau de service requis. C'est la raison de plusieurs injections de fonds provenant de budgets fédéraux récents et du Plan d'action économique, pour l'acquisition d'un brise-glace polaire et de patrouilleurs semi-hauturiers.

Malgré ces investissements, les biens de la GCC continuent de dépérir. Simultanément, la GCC doit aussi répondre aux avancées technologiques rapides qui révolutionnent les communications et qui remplacent les services d'aide à la navigation à dispositifs physiques traditionnels par des systèmes électroniques et informatiques modernes. La GCC devra procéder à des investissements stratégiques considérables afin qu'elle puisse évoluer de façon efficace.

La dégradation continuelle des biens de la GCC reflète aussi l'immense défi posé par la superficie du Canada. Même si la situation s'améliore, on continue d'avoir à se fier à des infrastructures qui sont complètement dépréciées, parce que la mise à niveau n'a pas accompagné la vitesse de la dépréci-a-tion. L'état des biens devra être évalué pour assurer que la GCC pourra continuer d'offrir le niveau de service actuel aux Canadiens.

Pour mieux faire connaître notre situation sur le plan de la gestion des biens et des investissements, et ce, de façon holistique et plus intégrée, la GCC a entamé une initiative visant à mettre à jour le processus global de planification des investissements dans les immobilisations. Le processus de planification intégrée des investissements entre maintenant dans sa troisième année. Il nous assure que nos décisions d'investissement reposent sur une évaluation détaillée des risques, des priorités et des besoins sur le plan des capacités.

EFFET DES INJECTIONS RÉCENTES DE FONDS

Le financement du Plan d'action économique (PAÉ) a constitué pour nous une injection à court terme bien accueillie d'un financement qui produira des avantages économiques pour le Canada, en plus de répondre à certains des besoins en suspens de la GCC sur le plan des investissements qu'on ne pouvait se permettre à partir de l'enveloppe de financement disponible de la GCC. La GCC a reçu 175 millions de dollars en fonds du PAÉ pour six projets d'investissement en 2009-2010 et 2010-2011.

Le financement additionnel des biens de notre flotte produira des résultats très tangibles pour ces programmes que nous appuyons et permettra à la GCC de préserver l'excellence que nos clients attendent en matière de services maritimes.

CONCLUSION

Sans augmentation de notre budget des opérations, le niveau de service que nous pouvons fournir, pour chaque dollar, diminue chaque année. En plus de l'effet de l'inflation, nous faisons face maintenant à plus de besoins pour nos ressources financières restreintes.

Une large partie de nos biens continue à se dégrader. Le Plan d'investissement intégré de la Garde côtière démontre que nous n'investissons pas assez dans le remplacement de nos biens à terre. Pour garder ces biens en service à mesure qu'ils vieillissent, la pression sur notre budget des opérations s'accroît. Pour cette raison, nous sommes forcés d'agir de façon réactive, ce qui nous empêche de prendre des décisions d'affectation proactives.

Beaucoup de ces pressions ne sont pas nouvelles pour la Garde côtière. En fait, elles existent depuis des années. Nous avons réaligné nos investissements et raffiné notre gestion pour améliorer notre efficacité lorsque nous nous attaquons à ces pressions. Cependant, l'effet combiné des pressions pendant des années et de nouvelles initiatives restrictives fait qu'il est difficile pour la GCC de continuer à satisfaire ses exigences en matière de niveau de service.

Pour minimiser l'effet des pressions financières, la Garde côtière continuera de s'engager dans des révisions continues des investissements et dans les réaffectations et nous chercherons des façons d'améliorer nos affaires pour gagner en efficacité.

Tableau 15 : Calcul des affectations budgétaires de 2011-2012 de la GCC

Activité et sous-activité de programme	Salaires	E et E	Total partiel	Immobilisations majeures	Contributions	RNC	Total
Total disponible pour les activités des programmes de la GCC en 2010-2011	306 045	146 286	452 331	267 683	4 921	(47 914)	**676 602**
Réduction de recouvrement des coûts pour les services liés aux programmes SEO et EGP du MPO		(3 628)	(3 628)				**(3 628)**
Financement NAVAREA	677	46	723				**723**
Fin du financement du Plan d'action économique			0	(85 000)			**(85 000)**
Financement pour l'acquisition des navires			0	54 534			**54 534**
Économies d'efficacité		(1 184)	(1 184)				**(1 184)**
Changements structurels relatifs aux contrats et règlements des officiers de navire	4 464		4 464				**4 464**
Ajustements aux financements des programmes (certains fonds tirant à leur fin sont inclus)	(150)	453	303				**303**
Rajustement budgétaire et conversions de E et E à salaires	6 263	(4 091)	2 172			(100)	**2 072**
Total disponible pour les activités des programmes de la GCC en 2011-2012	**317 299**	**137 882**	**455 181**	**237 217**	**4 921**	**(48 014)**	**649 305**

Tableau 16 : Affectations budgétaires de la GCC de niveau inférieur, crédit 1 et crédit 5

Région		Crédit 1						Crédit 5
		Salaires	E et E	Carburant	RNC	Immo-bilisations mineures	Total crédit 1	Immo-bilisations majeures
Terre-Neuve		52 735	13 171	11 640	15	590	78 151	**27 845**
Maritimes		44 071	10 724	3 792		(76)	58 511	**9 860**
Québec		48 286	15 361	7 809	(4 600)	1 414	68 270	**18 864**
Centre et Arctique		40 463	12 331	2 756	(27)	38	55 561	**10 343**
Pacifique		56 076	14 247	3 513	(148)	962	74 650	**9 326**
RCN	Commissaire	976	233				1 209	
	Services maritimes	8 125	14 740		(41 554)		(18 689)	**7 096**
	Flotte	43 335	8 350				51 685	**12 398**
	Services techniques intégrés	5 988	5 531				11 519	**33 799**
	Services de gestion d'affaires intégré	2 863	770				3 633	
	Acquisition des navires						0	**107 686**
	Collège de la Garde côtière canadienne	7 782	4 477		(1 700)	(17)	10 542	
	Sûreté maritime	3 616	1 886				5 502	
	P et E/Autre	2 984	3 640				6 624	
	Total RCN	75 668	39 627		(43 254)	(17)	72 025	**160 979**
Total GCC		**317 299**	**105 461**	**29 510**	**(48 014)**	**2 911**	**407 168**	**237 217**

Tableau 17 : Affections financières par activité de programme, 2011-2012 (en milliers de dollars)

Activité de programme	Salaires	Autres coûts d'exploitation et d'entretien (E et E)	Total des coûts d'exploitation	Immobilisations majeures	Subventions et contributions	Total des dépenses prévues**
Services des aides à la navigation	12 626	6 134	18 760			18 760
Services de gestion des voies navigables	2 965	6 258	9 222			9 222
Services de communications et de trafic maritimes	33 645	6 130	39 885			39 885
Services de déglaçage	1 005	9 149	10 155			10 155
Services de recherche et sauvetage	12 059	4 047	16 106		4 921	21 027
Services d'intervention environnementale	6 495	2 949	9 443			9 443
Sûreté maritime	4 823	2 833	7 545			7 545
Collège de la Garde côtière canadienne	8 118	4 756	12 874			12 874
État de préparation opérationnelle de la flotte *	180 356	70 620	250 975	226 607		477 582
État de préparation des biens à terre	55 209	25 006	80 215	49 586		129 801
Total	**317 299**	**137 882**	**455 181**	**276 194**	**4 921**	**736 405**

** Les coûts d'E et E ne comprennent pas le carburant pour le secteur de la gestion des écosystèmes et des pêches, le secteur des océans et des sciences et l'OPANO, de 7,8 millions de dollars*

*** Excluant les recettes nettes en vertu d'un crédit (RNC).*

Tableau 18 : Affectations financières par région, 2011-2012 (en milliers de dollars)

Région	Salaires	E et E	Total
Terre-Neuve-et-Labrador	53 322	26 033	79 355
Maritimes	44 071	14 450	58 521
Québec	48 286	24 584	72 870
Centre et Arctique	40 463	15 136	55 599
Pacifique	56 076	18 724	74 800
Région de la capitale nationale *	75 080	38 955	114 036
Total	**317 299**	**137 882**	**455 181**

** Le financement dans la RCN comprend un montant total de 61,1 M$ destiné aux programmes nationaux. Ces fonds seront ultimement dépensés dans les régions. La répartition de ces fonds n'est toujours pas déterminée.*

Tableau 19 : Affectations financières par activité de programme et par région, 2011-2012 (en milliers de dollars)

Activité de programme	Terre-Neuve-et-Labrador	Maritimes	Québec	Centre et Arctique	Pacifique	Région de la capitale nationale	Programmes nationaux	Total
Services des aides à la navigation	3 785	2 598	755	1 482	5 249	4 867	25	**18 760**
Services de gestion des voies navigables	7	976	4 775	822	280	2 288	75	**9 222**
Services de communications et de trafic maritimes	6 179	5 945	6 530	6 157	10 408	4 667		**39 885**
Services de déglaçage	63	93	179	115	8	948	8 750	**10 155**
Services de recherche et sauvetage	3 333	3 711	2 422	2 930	2 717	5 913		**21 027**
Services d'intervention environnementale	1 414	1 332	1 364	1 938	1 350	2 045		**9 443**
Sûreté maritime			1 648	307	10	724	4 857	**7 545**
Collège de la Garde côtière canadienne						12 874		**12 874**
État de préparation opérationnelle de la flotte	53 420	31 529	41 841	30 677	42 246	203 013	47 442	**450 169**
État de préparation des biens à terre	11 564	12 744	13 759	11 580	13 052	55 539		**118 238**
Total	**79 765**	**58 927**	**73 273**	**56 008**	**75 319**	**292 878**	**61 148**	**697 319**

Tableau 20 : Programmes nationaux par activité de programme, 2011-2012 (en milliers de dollars)

Activité de programme	Services maritimes - navires	Reconnaissance des glaces	Hélicoptères	Système d'identification automatique	Centres des opérations de sûreté maritime	Fonds des nouvelles initiatives	Recherche et développement	Total
Services des aides à la navigation							25	**25**
Services de gestion des voies navigables							75	**75**
Services de communications et de trafic maritimes								
Services de déglaçage		8 700					50	**8 750**
Services de recherche et sauvetage								
Services d'intervention environnementale								
Sûreté maritime					4 857			**4 857**
Collège de la Garde côtière canadienne								
État de préparation opérationnelle de la flotte	46 109		1 333					**47 442**
État de préparation des biens à terre								
Total	**46 109**	**8 700**	**1 333**		**4 857**		**150**	**61 148**

Tableau 21 : Objectifs de recettes nettes en vertu d'un crédit à la GCC par activité de programme, 2011-2012 (en milliers de dollars)

Activité de programme	Droits des services de navigation maritimes	Services de déglaçage	Droits de dragage	Droits du Collège de la GCC	Autre	Total
Services des aides à la navigation	(4 767)					**(4 767)**
Services de gestion des voies navigables			(4 600)			**(4 600)**
Services de communications et de trafic maritimes					(44)	**(44)**
Services de déglaçage		(2 409)				**(2 409)**
Collège de la Garde côtière canadienne				(1 700)		**(1 700)**
État de préparation opérationnelle de la flotte					(22 033)	**(22 033)**
État de préparation des biens à terre					(12 460)	**(12 460)**
Total	**(4 767)**	**(2 409)**	**(4 600)**	**(1 700)**	**(34 538)**	**(48 015)**

Le tableau suivant présente un résumé des dépenses prévues au niveau des immobilisations majeures de la Garde côtière sur une période de cinq ans. Ces dépenses sont réparties en fonction des grandes catégories d'investissements afin de définir ainsi la répartition des dépenses consacrées aux immobilisations majeures à long terme.

Tableau 22 : Survol du budget des immobilisations majeures et des dépenses prévues de la GCC (en milliers de dollars)

Catégorie d'investissement	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	Total
Infrastructures des programmes						
Radoub - Infrastructures à terre	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	**125 000**
Restauration des voies navigables	3 815	3 815	3 815	3 815	3 090	**18 350**
Systèmes et infrastructures	32 040	24 818	22 065	18 967	15 762	**113 653**
Total – Infrastructures des programmes	**60 855**	**53 633**	**50 880**	**47 782**	**43 852**	**257 003**
Flotte de navires						
Radoub – Navires	66 155	59 650	64 400	64 400	59 400	**314 005**
Remise à neuf - Hélicoptères	5 600	5 600	5 600	5 600	5 600	**28 000**
Gestion de l'entretien des navires	6 500	6 500	6 500	6 500	6 500	**32 500**
Remplacement des petits bateaux	5 000	5 000	5 000	5 000	5 000	**25 000**
Remplacement des petits navires	8 972	2 588	8 313	27 923	39 226	**87 022**
Améliorations des systèmes et des technologies des navires	2 200	2 254				**4 454**
Total – flotte de navires	**94 427**	**81 592**	**89 813**	**109 423**	**115 726**	**490 981**
Acquisition de gros navires						
Acquisition de navires	106 143	175 858	218 363	316 410	250 576	**1 067 351**
Gestion des projets	9 268	7 383	5 189	4 000	4 000	**29 841**
Direction administrative et suivi de projets	5 500	5 500	5 500	5 500	5 500	**27 500**
Total – Acquisition de gros navires	**120 912**	**188 742**	**229 052**	**325 910**	**260 076**	**1 124 692**
Total des dépenses prévues	**276 194**	**323 967**	**369 746**	**483 115**	**419 654**	**1 872 676**

ANNEXE A: DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS À LA GCC

La Garde côtière canadienne utilise un large éventail d'équipements et de biens physiques pour réaliser ses activités quotidiennes. Par exemple, les activités de recherche et sauvetage demandent typiquement des bateaux ou des hélicoptères de sauvetage, ainsi que des équipements de communication; le transport sécuritaire de marchandises dépend des aides à la navigation fiables et parfois des services des brise-glaces.

L'infrastructure nécessaire pour appuyer les activités de la GCC se divise en deux groupes principaux :

- **Équipement et autres biens meubles.** Il s'agit des équipements de communication, des tours radio, des stations radars, ainsi que des aides à la navigation comme les bouées, les balises et les équipements d'intervention environnementale. On estime la valeur de rechange de ces biens à 1,5 milliard de dollars.
- **Biens de la flotte.** Ces biens comprennent 118 navires – soit des embarcations de recherche et sauvetage, des navires de sciences halieutiques, des navires de patrouille, des brise-glace légers et lourds, etc., ainsi que 22 hélicoptères, On estime la valeur de rechange de ces biens à 12,5 milliards de dollars.

Ces biens doivent faire l'objet d'un entretien systématique et tôt ou tard d'un remplacement afin que la GCC puisse réaliser son mandat. Cela suppose l'adoption d'une approche à long terme et des ressources financières considérables, puisque les dépenses consacrées aux immobilisations représentent un pourcentage comparativement élevé de nos dépenses. Veuillez noter que les chiffres apparaissant sur les pages suivantes peuvent varier au cours de l'exercice financier en fonction de la disponibilité de l'équipement, des installations de réparation et du financement. Par exemple, une inspection réalisée par Transports Canada peut déclencher la réparation d'urgence d'un navire, d'un service de communication ou d'un équipement dans le cadre des opérations de recherche et sauvetage ou un hélicoptère peut tomber en panne et nécessiter une réparation immédiate.

Comme dans tous les ministères et organismes du gouvernement du Canada, les biens de la Garde côtière doivent être organisés dans le contexte d'une architecture d'activités de programme (AAP). Même si la GCC reçoit le financement des immobilisations uniquement par le biais des activités des programmes État de préparation opérationnelle de la flotte et État de préparation des actifs terrestres de la flotte, ces dépenses bénéficient également des autres activités des programmes.

ANNEXE A : DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS À LA GCC

Activité de programme	Exemples de dépenses	Dépenses prévues 2011-2012 (en millions de dollars)
Aides à la navigation	Remise à neuf, modernisation et remplacement des aides à la navigation à terre et flottantes	13,0
Services de communications et de trafic maritimes	Modernisation de l'équipement de communication dans les centres des SCTM et les sites éloignés	22,3
Sûreté maritime	Création de systèmes essentiels de surveillance et de suivi des navires	6,2
Gestion des voies navigables	Restauration de la partie canadienne des chenaux reliant les Grands Lacs	3,8
État de préparation des biens à terre	Création d'un réseau opérationnel national pour les applications et les systèmes de la GCC	4,4
État de préparation opérationnelle de la flotte	Acquisition, remplacement, radoub et modernisation des navires et systèmes des navires	226,7
Total		**276,4**

Les exigences d'investissement de la GCC sont en général satisfaites par des financements qui proviennent de sources multiples. Au cours du présent cycle de planification, les sources de financement comprennent :

- Financement des immobilisations majeures du budget de services votés – La GCC se voit remettre chaque année un budget pour ses immobilisations majeures (crédit 5) afin d'investir dans les infrastructures de l'organisme.
- Sources de financement externes – Lorsque surviennent des besoins en investissement qui dépassent le budget annuel des immobilisations majeures, la GCC tente d'obtenir du Cabinet un financement destiné aux projets spéciaux.

Le Plan d'investissement intégré (PII) de la Garde côtière canadienne a consolidé tous les financements des immobilisations dans un seul budget des grandes immobilisations. Le budget total des immobilisations de la Garde côtière pour 2011-2012 est de 255,7 millions de dollars.

La majeure partie du budget de services votés est répartie dans les six enveloppes budgétaires suivantes :

- Radoub - Navires
- Remise à neuf - Hélicoptères
- Radoub - Infrastructures à terre
- Restauration des voies navigables
- Gestion de l'entretien des navires
- Remplacement des petits bateaux

Tout financement du budget de services votés qui n'est pas affecté à ces enveloppes budgétaires est considéré comme résiduel et sera utilisé pour les autres investissements. Les fonds provenant d'une source extérieure sont normalement restreints et font partie de budgets contrôlés qui peuvent seulement être utilisés dans le but auquel ils se destinent.

Pour plus de renseignements, consulter le Plan d'investissement intégré de la GCC à l'adresse http://www.ccg-gcc.gc.ca/fra/CCG/Publications.

B ANNEXE B :

La recherche et le développement soutiennent la réponse technologique aux défis et aux opportunités identifiés comme essentiels à la réalisation des activités de la GCC. Les projets de recherche et développement génèrent le savoir nécessaire pour répondre à un environnement opérationnel et à des demandes des clients en évolution constante, ainsi qu'aux adaptations globales réalisées sur les structures des programmes. Les projets en cours pour 2011-2012 présentés ci-dessous ont des résultats visés détaillés, nécessaires pour atteindre les objectifs de mission.

Code du projet	Titre du projet	Coût estimatif total ($000)	2011-2012 Financement ($000)
Gestion des voies navigables et Services de communications et de trafic maritimes			
FMCF3	MODULE de dégagement net sous quille (faisant partie de l'outil intégré de surveillance et d'identification des risques (OISIR)	391,4	**50,0**
Aides à la navigation			
FQAP6	Poursuite de l'essai sur le terrain de la résistance résiduelle des amarrages synthétiques	33,0	**8,0**
Services de gestion des voies navigables			
MNW08	Modèle de prévision du niveau d'eau du fleuve Saint-Laurent avec couverture de glace – Étape 1 (révision des documents et étude de faisabilité)	116,0	**17,0**
Services de déglaçage			
FVGV6	Radar de détection de glaces dangereuses	401,0	**75,0**
		Total	**150,0**

ANNEXE C : ARCHITECTURE DES ACTIVITÉS DE PROGRAMME DE LA GCC

L'architecture des activités de programme (AAP) illustre la façon dont nous contribuons aux trois résultats stratégiques du Ministère :

1. *Les secteurs maritimes et des pêcheries économiquement prospères* visent à soutenir la capacité des secteurs maritimes et des pêcheries du Canada à tirer des avantages économiques et à renforcer leur compétitivité grâce à des politiques, des programmes et des services ministériels, tout en favorisant une utilisation durable et efficace des ressources aquatiques canadiennes.
2. *Les écosystèmes aquatiques durables* renvoient au rôle joué par les programmes et les politiques dans la conservation, la protection et la durabilité des écosystèmes aquatiques canadiens grâce à la gestion des risques auxquels sont exposés les espèces, les océans et les habitats du poisson.
3. *Les eaux sécuritaires et sûres* visent à maintenir et à améliorer la sûreté et la sécurité maritimes grâce à la mise en place d'une infrastructure, d'information, de produits et de services maritimes qui garantissent une navigation sécuritaire tout en protégeant les vies et les biens.

Le graphique ci-dessous met en évidence les liens entre les trois résultats stratégiques et les activités et sous-activités de programme de la GCC.

1. RÉSULTAT STRATÉGIQUE :
Secteurs maritimes et pêcheries économiquement prospères

Activité de programme

1.8 SERVICES DE GESTION DES VOIES NAVIGABLES

1.9 AIDES À LA NAVIGATION

1.10 SERVICES DE DÉGLAÇAGE

2. RÉSULTAT STRATÉGIQUE :
Écosystèmes aquatiques durables

Activité de programme

2.6 SERVICES D'INTERVENTION ENVIRONNEMENTALE

3. RÉSULTAT STRATÉGIQUE :
Eaux sécuritaires et sûres

Activité de programme

3.1 SERVICES DE RECHERCHE ET SAUVETAGE

Sous-activités de programme

3.1.1 COORDINATION ET INTERVENTION POUR LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE

3.1.2 GARDE CÔTIÈRE AUXILIAIRE CANADIENNE

3.2 SERVICES DE COMMUNICATIONS ET DE TRAFIC MARITIMES

3.3 SÛRETÉ MARITIME

3.4 ÉTAT DE PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE DE LA FLOTTE

Sous-activités de programme

3.4.1 CAPACITÉ OPÉRATIONNELLE DE LA FLOTTE

3.4.2 ENTRETIEN DE LA FLOTTE

3.4.3 ACQUISITION DE LA FLOTTE

3.5 ÉTAT DE PRÉPARATION DES BIENS À TERRE

3.6 COLLÈGE DE LA GARDE CÔTIÈRE CANADIENNE

ANNEXE D : RECOMMANDATIONS DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE (2000 ET 2002) : TRANSITION VERS LES ENGAGEMENTS DU PLAN D'ACTIVITÉS DE 2011-2012

Dans son rapport de situation de 2007, la vérificatrice générale a constaté que la Garde côtière n'avait pas réalisé de progrès satisfaisants lorsqu'il s'agit de donner suite aux recommandations des vérifications précédentes portant sur la flotte (2000) et sur les services de navigation maritime (2002). La vérificatrice générale a remarqué que l'un des facteurs qui ont contribué à cette situation est que la Garde côtière avait essayé de s'attaquer à toutes les recommandations précédentes simultanément et que, en conséquence, elle ne s'était attaquée à aucune recommandation de façon satisfaisante.

Le rapport de 2007 présente les recommandations suivantes pour la Garde côtière : se concentrer sur l'établissement des priorités pour l'amélioration; établir des objectifs clairs et atteignables pour chaque priorité; affecter des ressources suffisantes et appropriées; et planifier et implanter les changements en tenant les gestionnaires et les unités organisationnelles responsables des résultats. La Garde côtière canadienne est déterminée à faire appel à son processus de planification des activités pour établir ses priorités d'amélioration dans le contexte de la mise en œuvre de ses programmes et services.

Dans son rapport intitulé « La gestion de la flotte et des services à la navigation maritime de la Garde côtière – Pêches et Océans Canada », qui remonte à avril 2008, le Comité permanent des comptes publics (CPCP) a recommandé que le plan d'activités de la Garde côtière renferme une annexe établissant un renvoi entre les engagements du plan et les constatations de la vérificatrice générale. La présente annexe répond à cette recommandation du CPCP.

Nous présentons ci-dessous les recommandations de 2000 et 2002 de la vérificatrice générale suivies des engagements du plan d'activités pour 2010-2011 qui sont liés à ces recommandations. Dans quelques cas, certaines mesures se déroulent sous l'égide de la Garde côtière et ne constituent pas des engagements particuliers dans le cadre du plan d'activités.

RECOMMANDATIONS DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE – 2000

1. Le Ministère devrait examiner la façon dont la flotte s'intègre dans sa structure actuelle d'organisation et de responsabilisation et prendre des mesures pour qu'elle puisse fonctionner d'une manière rentable (paragraphe 31.72).

- **Une gestion juste et efficace**
  - Poursuivre la transition vers une organisation normalisée
- Complété et en cours.

2. Le Ministère devrait résoudre les faiblesses associées à ses processus clés de gestion de la flotte, notamment :

a) Établir, pour le rendement des programmes, des attentes claires, concrètes et réalistes qui comprennent une perspective à long terme.

- **Ententes sur les niveaux de service avec les clients du MPO**
  - Élaborer des paramètres de rendement dans le cadre de l'accord pilote sur le niveau de service entre les Services maritimes et la flotte
- Complété et en cours.

b) Établir un horizon de planification et de financement à long terme pour la flotte

- Définir les engagements sous la recommandation 3.
- Complété et en cours.

c) Élaborer des accords de service entre les programmes et la flotte

- **Ententes sur les niveaux de service avec les clients du MPO**
  - En 2008-2009, la Garde côtière canadienne a mis en place des ententes sur les niveaux de service (ENS) entre la flotte et le secteur des océans et des sciences du MPO et le secteur de la gestion des écosystèmes et des pêches du MPO, conservation et protection. En 2009-2010, l'implantation de ces ENS a commencé par un projet pilote qui comportait la création, le test, et la modification des mesures efficaces de rendement, En 2011-2012, les ENS seront finalisés pour entrer en utilisation continue
- Complété et en cours.

d) Établir des processus budgétaires qui appuient la reddition de comptes

- Complété.

e) Mettre sur pied des systèmes d'information intégrés qui permettent au ministère de surveiller le rendement réel de la flotte au chapitre du service et des coûts et d'en rendre compte.

- Complété.

f) Établir des politiques de calcul des coûts qui incitent à choisir l'option la moins coûteuse pour acquérir un service tout en répondant aux objectifs du ministère (paragraphe 31.73).

- Complété.

3. Le ministère devrait envisager d'établir une stratégie à long terme pour renouveler sa flotte vieillissante. À cet effet, il devrait prendre en considération l'évolution des besoins des programmes, l'effet des progrès technologiques et la possibilité de choisir d'autres modes d'acquisition des services nécessaires (paragraphe 31.106)

- **Initiatives de renouvellement de la flotte de la Garde côtière**
  - Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale
  - Plan de renouvellement de la flotte de la Garde côtière
    - Livrer le premier patrouilleur semi hauturier
    - Mettre en œuvre et appuyer la livraison du premier patrouilleur semi hauturier dans la région du Centre et de l'Arctique
    - Achever la conception des navires hauturiers de sciences halieutiques (NHSH)
    - Rechercher l'approbation définitive du projet par le Conseil du Trésor et l'autorisation de conclure un contrat pour la construction des NHSH dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale
    - Achever la conception du navire hauturier de sciences halieutiques et océanographiques (NHSO)
    - Rechercher l'approbation définitive du projet par le Conseil du Trésor et l'autorisation de conclure un contrat pour la construction des NHSO dans le cadre de la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale
    - Attribuer le contrat de conception du brise-glace polaire
    - Gérer la construction du véhicule à coussin d'air
- Complété et en cours.
- **Cadre de gestion de projet**
  - Élaborer un cadre de gestion de projet pour l'approvisionnement de la GCC
  - Élaborer un plan d'action pour mettre en œuvre le cadre de gestion de projet.
- Complété et en cours.

4. Le Ministère devrait terminer l'élaboration et la mise en œuvre des politiques et des procédures de gestion du cycle de vie pour sa flotte (paragraphe 31.107)

- **Améliorer l'entretien des actifs**
  - Établir l'ordre de priorité des besoins en matière de formation technique et définir les objectifs d'apprentissage
  - Étendre la distribution et l'utilisation de Maintelligence pour mieux gérer l'entretien et contrôler l'inventaire
  - Déployer la version 7 de MAXIMO
  - Offrir des séances de formation sur la version 7 de MAXIMO au personnel des STI en région
  - Offrir des séances de formation sur la version 7 de MAXIMO au personnel des STI de l'AC
  - Étendre la distribution et l'utilisation de MAINTelligence pour mieux gérer l'entretien et contrôler l'inventaire
- Complété et en cours.

5. Le Ministère devrait faire en sorte que l'activité de la flotte soit appuyée par des systèmes d'information qui fournissent en temps voulu des données intégrées, fiables et pertinentes (paragraphe 31.108).

■ **Améliorations continues en matière de gestion de la flotte**

6. Le Ministère devrait établir une stratégie des ressources humaines à l'intention de la flotte, pour maintenir les connaissances et les compétences du personnel navigant et pour s'assurer d'avoir une relève suffisante d'officiers et de membres d'équipage qualifiés, Une telle stratégie devrait permettre d'envisager une approche à long terme à l'endroit des conventions collectives passées avec le personnel navigant afin que celles-ci puissent être appliquées de façon efficiente et économique et qu'elles puissent appuyer les besoins opérationnels de la flotte (paragraphe 31.137).

■ **Gestion de la main-d'œuvre**

Dans le cadre du Plan stratégique des ressources humaines de la GCC, nous procédons actuellement à la mise en place de stratégies, d'initiatives et de cadres afin de répondre aux besoins importants de l'organisation :

- Des effectifs qualifiés et représentatifs
  - Évaluation de l'efficacité de la nouvelle page des possibilités de carrières sur le site de la GCC
  - Mettre en œuvre le module de Brevet d'officier mécanicien de troisième classe du programme de certification des membres d'équipage de navire
  - Mettre en œuvre les engagements de la GCC découlant du nouveau Plan d'action de la gestion pour l'équité en matière d'emploi de 2011 à 2014 du MPO.
  - Mettre en œuvre le réseau opérationnel des femmes
  - Participer à un projet pilote de rapprochement des Autochtones pour recruter des étudiants dans le Programme de formation des officiers.
- Le perfectionnement et le soutien des effectifs
  - Mettre en œuvre le programme d'encadrement et de mentorat ENG-03,
  - Lancer le programme d'orientation de la GCC pour les nouveaux employés
  - Mettre en œuvre le cours de perfectionnement continu (cours de recyclage) pour les agents des SCTM
  - Élaborer l'expansion du Programme pilote de perfectionnement en leadership pour inclure le Collège de la Garde côtière canadienne et la région de la capitale nationale
  - Offrir des possibilités d'améliorer les compétences en langues officielles des employés du Collège
- Une gestion juste et efficac
  - Poursuivre la transition vers une organisation normalisée
  - Évaluer le Système d'appréciation du personnel et élaborer un plan d'action pour en améliorer l'efficacité
  - Poursuivre la mise en œuvre du plan de transformation du Collège de la Garde côtière
  - Élaborer un cadre de gouvernance de la formation opérationnelle de la GCC

■ Complété et en cours.

- **Capacité opérationnelle de la flotte** – Initiatives en matière de ressources humaines
- Complété et en cours.

7. Le ministère devrait analyser régulièrement les coûts salariaux associés à la flotte et prendre des mesures pour les limiter, le cas échéant (paragraphe 31.138)

- Complété et en cours.

RECOMMANDATIONS DE LA VÉRIFICATRICE GÉNÉRALE – 2002[7]

8. La GCC devrait veiller à ce que les politiques, normes et attentes sur les niveaux de service à l'échelle nationale pour ses services de soutien à la navigation soient à jour, Elle devrait également élaborer une capacité de surveillance quant à la mise en œuvre de ces politiques, normes et attentes, (paragraphe 2.53)

- Examen des niveaux de service
  - Complété.
- Aides à la navigation au 21e siècle (AToN21)
  - Complété.
- Analyse des besoins en matière de recherche et sauvetage
  - Complété et en cours, Exemple de travail en cours : créer une nouvelle méthode d'analyse des besoins en matière de SAR intégrant un cadre de gestion des risques.

9. En ce qui a trait à ses services de soutien à la navigation et à ses activités de sécurité nautique, Pêches et Océans Canada devrait[8] :

a) Terminer la mise en œuvre de ses cadres de reddition de comptes et de gestion axés sur les résultats;

- Cadre de programme stratégique pour les services maritimes de la GCC
  - Complété et en cours.

b) Fixer des cibles claires, mesurables et concrètes pour les extrants et les résultats immédiats déterminés dans chaque cadre;

- Complété.

c) Déterminer qui est responsable d'atteindre les cibles et de gérer les ressources;

- Complété.

d) Harmoniser la budgétisation et l'allocation des ressources avec les cadres;

- Complété.

e) Élaborer ou déterminer des sources d'information pour mesurer les résultats (paragraphe 2.68)

- Complété et en cours - examen de la qualité et du type des données une fois par année.

10. La GCC devrait terminer et mettre en œuvre ses directives préliminaires sur la gestion des risques, (paragraphe 2.73)

- Complété et en cours – Mettre à jour régulièrement les profils de risque de la GCC et du MFO et intégrer dans la planification d'affaires les stratégies de réduction de risque.

11. Pêches et Océans Canada devrait élaborer et mettre en œuvre des stratégies en vue de moderniser et d'intégrer l'exécution de ses services de soutien à la navigation maritime de façon à répondre aux besoins de ses clients (paragraphe 2.77)

7. Nota : Nombre de recommandations de la vérificatrice générale ne sont plus indiquées dans le Plan d'activités de la GC, parce qu'elles sont complétées ou en cours. Le travail en cours ne demande plus un engagement dans le plan d'activités. Elles sont présentées dans ce document pour des raisons de continuité seulement.

8. Nota : Les activités de sécurité nautique (Bureau de la sécurité nautique) ont été transférées à Transports Canada en 2003.

- Navigation électronique
  - En cours avec l'élaboration de la vision et stratégie fédérales pour la navigation électronique
  - Exemple de travaux en cours : examen de l'analyse des écarts entre les diverses sources de données et les divers services de navigation électronique; élaboration d'un portail de navigation électronique national et collaboration dans le cadre de la phase II du projet de navigation électronique – évaluation d'un système dynamique de mesure du dégagement sous la quille développé par des entreprises externes et destiné à être utilisé dans le chenal maritime du fleuve Saint-Laurent.
  - Complété et en cours.
- AToN21
  - Complété.
- Droits de services maritimes
  - Options qui ont été préparées et qui sont prêtes à présenter aux ministres à des fins décisionnelles.

12. Pêches et Océans Canada devrait élaborer et mettre en œuvre une stratégie générale pour l'avenir des phares, en tenant compte des objectifs liés à la sécurité maritime et au patrimoine (paragraphe 2.90).

- Complété.

ANNEX E : PROGRAMME DE GESTION

La Garde côtière possède un programme de gestion bien défini et conforme au Cadre plus général de responsabilisation de gestion (CRG) qui s'applique à tous les ministères et organismes (http://www.tbs-sct.gc.ca/maf-crg/index-fra.asp). Le tableau suivant dresse la liste de certaines des initiatives et activités que la Garde côtière entreprendra au cours des trois prochaines années et qui sont reliées aux 10 éléments du CRG.

VALEURS DE LA FONCTION PUBLIQUE

- Célébrer le 50e anniversaire de la GCC en reconnaissant la fierté et le dévouement.
- Améliorer l'image de la Garde côtière en renforçant la durabilité de la présence de la GCC sur le Web.

ASSURER LA GOUVERNANCE ET LES ORIENTATIONS STRATÉGIQUES

- Recourir régulièrement à des structures de consultation efficaces, y compris les clients des différents ministères
- Gérer les activités selon le Plan d'activités de la GCC
- Adopter une stratégie de communications pour la sûreté maritime
- Assurer la direction dans l'application de la navigation électronique au Canada

POLITIQUE ET PROGRAMMES

- Élaborer un cadre de gestion des risques et une méthodologie pour les programmes de services maritimes de la GCC afin d'améliorer la gestion de programmes et d'appuyer la prise de décisions

GENS

- Mettre à jour le Plan stratégique des ressources humaines de la GCC pour 2011-2014. Les stratégies comprennent :
  - Une main-d'œuvre compétente et représentative
  - Le perfectionnement et le soutien des effectifs
  - Une gestion juste et efficace
  - Évaluer l'efficacité du site Web des carrières de la GCC

SERVICE AXÉ SUR LE CITOYEN

- Élaborer un plan de mise en application des recommandations du rapport sur l'évaluation des risques concernant les navires post-Panamax dans le chenal de navigation du fleuve Saint-Laurent.
- Appliquer les niveaux de services de déglaçage révisés

GESTION DES RISQUES

- Gérer les profils de risques du programme et de l'organisation de la GCC et continuer de mettre à jour les stratégies d'atténuation et de les intégrer dans le Plan d'activités
- Créer une nouvelle méthode d'analyse des besoins en matière de SAR intégrant un cadre de gestion des risques

INTENDANCE

- Gérer les nouveaux achats de navires par l'entremise du sous-commissaire, Acquisition des navires
- Moderniser le processus de planification des activités et de répartition des ressources

RESPONSABILISATION

- Intégrer les priorités et les engagements du Plan d'activités dans les accords de responsabilisation de gestion.
- Finaliser les ententes sur les niveaux de service (ENS) avec les clients du MPO et mettre en place un projet pilote sur les niveaux de service entre la flotte et les Services maritimes de la GCC

RÉSULTATS ET RENDEMENT

- Faire rapport sur les engagements du Plan d'activités en milieu et en fin d'exercice
- Comparer les engagements du Plan d'activités de la GCC aux recommandations de la vérificatrice générale
- Élaborer des paramètres de rendement dans le cadre de l'accord pilote sur le niveau de service entre les Services maritimes et la flotte

APPRENTISSAGE, INNOVATION ET GESTION DU CHANGEMENT

- Évaluer le Système d'appréciation du personnel et élaborer un plan d'action pour en améliorer l'efficacité
- Fournir une formation technique pour les SCTM, SAR et l'IE afin d'assurer l'apprentissage continu et le renouvellement de la capacité.
- Diffusion régulière de Notes du bureau du Commissaire et tenue de réunions communautaires pour tous les employés.
- Tenue régulière de réunions du Comité de consultation patronal-syndical

LISTE DES ACRONYMES

AAP	Architecture des activités du programme
AISM	Association Internationale de signalisation maritime
AMG	Autres ministères du gouvernement
AN	Approvisionnement des navires
ARNM	Aides radio à la navigation maritime
AToN 21	Aides à la navigation du 21e siècle
C et A	Centre et Arctique
CA	Commissaire Adjoint
CCCOS	Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage
CCMN	Conseil consultatif maritime national
CCMR	Conseil consultatif maritime régionaux
CCN	Centre de coordination national
CEDD	Commissaire à l'environnement et au développement durable
CG	Conseil de gestion de la Garde côtière
CGCC	Collège de la Garde côtière canadienne
COR	Centre des opérations régionales
COSM	Centre des opérations de sûreté maritime
CPCP	Comité permanent des comptes publics
CPS	Cadre de programme stratégique
CRG	Cadre de responsabilisation de gestion
CSSM	Centre secondaire de sauvetage maritime
CST	Centre de solutions techniques
DE	Directeur exécutif
DEL	Diodes électroluminescentes
DG	Directeur général
DGPS	système mondial de localisation différentiel
EC	Environnement Canada
E et E	Exploitation et entretien
EGEN	Examen de la gestion de l'entretien des navires
ENS	Entente sur les niveaux de services
EPBT	État de préparation des biens à terre
ESM	Équipe de la sûreté maritime
EVP	Equivalent vingt pieds
FEEN	Formation en entretien et équipement naval
FGCAN	Forum des Gardes côtières de l'Atlantique Nord
FGCPN	Forum des Gardes côtières du Pacifique Nord
GBCV	Gestion des biens du cycle de vie
GCAC	Garde côtière auxiliaire canadienne
GCC	Garde côtière canadienne
GNL	Gaz naturel liquéfié
GRC	Gendarmerie royale du Canada
IE	Intervention environnementale
INNAV	Système intégré d'information sur la navigation maritime
IOB	Institut océanographique de Bedford
LCPE	Loi canadienne sur la protection de l'environnement
LEFP	Loi sur l'emploi dans la fonction publique
LPPEA	Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques
MDN	Ministère de la Défense nationale
MMEX	Missions multiples multilatéral
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
NAVAREA	Zones de navigation

LISTE DES ACRONYMES

NGCC	Navire de la Garde côtière canadienne
NHSH	Navires hauturiers de sciences halieutiques
NHSO	Navires hauturiers de sciences océanographiques
NOTMAR	Avis aux navigateurs
NS	Niveaux de service
OMI	Organisation maritime internationale
ON	Organisation normalisée
OPANO	Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest
OSCTM	Officiers des Services de communications et de trafic maritimes
OSS	Organisme de service spécial
PAÉ	Plan d'action économique
PAG ÉE	Plan d'action de la gestion pour l'équité en matière d'emploi
PFOGCC	Programme de formation des officiers de la GCC
PII	Plan d'investissement intégré
PNE	Procédures normalisées d'exploitation
PPB	Ports pour petits bateaux
PSH	Patrouilleur semi-hauturier
RCN	Région de la capitale nationale
R - D	Recherche et développement
SAFF	Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux
SAR	Recherche et sauvetage
SC	Sous-commissaire
SCTM	Services de communications et de trafic maritimes
SGIA	Services de gestion intégrée des affaires
SGRR	Structure de gestion, des ressources et des résultats
SGB	Système de gestion des biens
SGS	Système de gestion de la sécurité
SHC	Service hydrographique du Canada
SIA	Système d'identification automatique
SIAF	Système d'information sur les activités de la flotte
SIGTM-SINM	Système d'information de gestion du trafic maritime/Système intégré d'information sur la navigation maritime
SIRLDN	Système d'identification et de repérage à longue distance des navires
SM	Services maritimes
SNACN	Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
SSE	Système de gestion de la conformité en matière de santé, de sécurité et d'environnement
SSOTM	Système de soutien aux opérateurs de trafic maritime
SST	Santé et sécurité au travail
SSTN	Sécurité et la santé au travail (navires)
STI	Services techniques intégrés
TC	Transports Canada
TPSGC	Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
USCG	Garde côtière américaine
VCA	Véhicule à coussin d'air (aéroglisseur)
VHF	Très haute fréquence

INDEX

A

50e anniversaire de la GCC • v, 13, 38, 123

Acquisition de nouveaux navires et de navires de rechange • 2, 15, 16, 17, 18, 22, 85

Acquisition des navires • 10, 11, 12, 14, 16, 86, 88, 91

Activités internationales • 101

Administration portuaire de Prince Rupert • 44

Aéroglisseur • 14, 16, 18, 40, 87, 89, 91, 118,125

Aides à la navigation • 1, 2, 8, 11, 14, 19, 22, 23, 37, 39, 41, 43, 45, 46, 48, 49, 50, 51, 58, 83, 84, 86, 92, 93, 102, 108, 109, 110, 112, 113, 115, 120

Architecture des activités de programme• 5, 112, 115

Arctique • v, 2, 3, 4, 5, 6, 10, 12, 13, 22, 23, 24, 25, 26, 39, 40, 41, 43, 47, 50, 51, 53, 56, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 72, 75, 76, 78, 79, 80, 81, 82, 85, 86, 87, 88, 93, 101, 102, 104, 107, 108, 109, 118

Avadepth • 28, 55

Avis aux navigateurs (NOTMAR) • 48, 51, 58

B

Bateaux de sauvetage motorisés de 47 pieds de la classe Cape • 44, 88

Brigadier General M. G. Zalinski • 72, 76

Brise-glace lourd • 18, 22, 23

Brise-glace polaire • 14, 15, 16, 18, 23, 105, 118

C

Cadre de gestion de projet • 16, 91, 118

Cadre de programme stratégique • 11, 12, 13, 36, 38, 120, 124

Cadre de responsabilisation de gestion • 122, 123, 124

Centres des opérations de la sûreté maritime • 11, 12, 80

Chalands d'intervention environnementale • 14, 19

Collège de la Garde côtière canadienne • 5, 10, 30, 32, 33, 45, 46, 97, 98, 99, 100, 104, 107, 108, 109, 110, 119

Conseil de gestion • 5, 37, 89, 95

Conservation et protection • 1, 36, 78, 80, 84, 92, 117

D

Dépenses en immobilisations • viii, 111, 112, 113

E

Embarcations côtières de sauvetage • 66, 67

Entente sur les niveaux de service • 10, 18, 36, 37, 49, 50, 51, 55, 57, 59, 64, 71, 74, 80, 82, 89, 93, 96, 104, 117, 120, 123, 124

Entretien des actifs • 11, 14, 20, 86, 91, 92, 93, 118

Environnement Canada • 4, 26, 29, 54, 55, 58, 63, 73, 74, 83, 84

Équipe de la sûreté maritime • 79, 124

État de préparation des biens à terre • 45, 46, 51, 56, 60, 65, 70, 76, 79, 92, 93, 94, 96, 99, 108, 109, 110, 113, 124

État de préparation opérationnelle de la flotte • 10, 45, 46, 51, 56, 60, 65, 70, 76, 79, 82, 83, 84, 86, 88, 99, 108, 110, 112, 113

Étude post-Panamax • 10, 11, 43, 44, 52, 56, 123

Examen du budget de services votés • vii, 17, 18, 19, 37, 71, 113

G

Garde côtière auxiliaire canadienne • 23, 66, 67, 68, 69, 70, 124

Garde côtière des États-Unis • 26, 94, 102

Gendarmerie royale du Canada • 4, 16, 40, 43, 83, 85, 124

Gestion de l'entretien des navires • 20, 84, 85, 86, 111, 113, 124

Gestion de la main-d'œuvre • 10, 13, 93, 100, 119, 123

Gestion des voies navigables • 45, 46, 52, 54, 55, 56, 83, 84, 108, 109, 110, 113, 114

I

Identité de la Garde côtière • 11, 36 37

iFlotte • 89

Intervention environnementale • v, 10, 11, 13, 14, 19, 23, 25, 26, 32, 37, 43, 44, 45, 46, 57, 72, 73, 74, 75, 76, 83, 84, 97, 98, 101, 108, 109, 110, 112

L

Loi sur la marine marchande du Canada • 40, 57, 92

M

Marinfo • 28, 39, 54, 55

Ministère de la Défense nationale • 4, 22, 43, 66, 71, 83, 85

N

NAVAREA (zone de navigation) • 10, 23, 43, 57, 61, 106, 124

Navigation électronique • v, 10, 11, 12, 13, 28, 29, 44, 49, 50, 55, 121, 123

Navires côtiers de sciences halieutiques • 14, 19

Navires hauturiers de sciences halieutiques • 14, 16, 17, 118, 125

Navires hauturiers de halieutiques et océanographiques • 14, 16, 17, 18, 118

Niveaux de service • 10, 18, 36, 37, 49, 50, 51, 55, 57, 59, 64, 71, 74, 80, 82, 89, 93, 96, 104, 117, 120, 123, 124

O

Opération Nanook • 22, 24, 41, 43, 101

Organisation des pêches de l'Atlantique Nord-Ouest • 42, 84, 125

Organisation maritime internationale • 23, 28, 44, 59, 61, 73, 78, 81, 102

Organisation normalisée • 32, 34, 119

P

Patrouilleurs semi-hauturiers • 14, 16, 88, 102

Plan à long terme des infrastructures à terre • 15, 19

Plan d'action économique • 11, 14, 19, 43, 44, 103, 104, 105, 106, 125

Plan d'investissement intégré • vii, 15, 19, 84, 106, 113, 125

Plan stratégique des ressources humaines • vi, viii, 30, 59, 119, 123

Port pour petits bateaux à Pangnirtung, au Nunavut • 23, 43, 49, 50

Pratiques uniformes de la gestion des activités • v, 13, 36, 39

Priorités en matière de gestion • v, 13, 30

Priorités stratégiques • v, vii, 13, 36

Procédures normalisées d'exploitation à l'échelle nationale • 80, 81

Programme de formation des officiers • 31, 32, 34, 97, 98, 99, 100, 119, 125

Programme de gestion • 52, 54, 55, 93, 122

R

Recherche et sauvetage • 3, 14, 18, 23, 32, 37, 44, 57, 66, 69, 70, 71, 82, 83, 84, 86, 87, 97, 98, 102, 108, 110, 112, 120

Région de Terre-Neuve-et-Labrador • 5, 39, 41, 47, 50, 51, 53, 56, 60, 65, 70, 76, 79, 87, 88, 93, 94, 107, 108, 109

Région des Maritimes • 5, 16, 28, 39, 42, 47, 50, 51, 56, 60, 65, 70, 76, 79, 87,88, 93, 107, 108, 109

Région du Centre et de l'Arctique • 5, 39, 40, 43, 47, 50, 51, 56, 60, 65, 68, 70, 76, 79, 87, 88, 93, 107, 108, 109, 118

Région du Pacifique • 5, 14, 16, 28, 41, 44, 47, 50, 51, 55, 56, 60, 65, 70, 76, 79, 87, 88, 93, 101, 107, 108, 109

Région du Québec • 5, 16, 28, 29, 40, 42, 47, 50, 51, 55, 56, 60, 65, 70, 76, 79, 87, 88, 93, 96, 107, 108, 109

Réinvestissement dans les biens • 51, 56, 61, 76, 82, 91, 96

Renouvellement de la flotte • 10, 11, 14, 15, 16, 84, 86, 91, 105, 118

Renouvellement des actifs • v, 13, 14, 15, 19, 86, 94

Renseignements financiers • vii, 12, 34, 45, 47, 81, 99, 103, 104, 106, 108, 109

Réseau opérationnel des femmes • 30, 31, 119

Ressources humaines • vi, viii, 5, 10, 30, 32, 34, 36, 59, 71, 89, 119, 120, 123

Retrait de l'infrastructure de LORAN C • 94, 95

S

Santé des Océans • 23, 72, 75

Secteur de la gestion des écosystèmes et des pêches du MPO • 36, 117

Secteur des océans et des sciences du MPO • 36, 117

Sécurité publique Canada • 4, 26, 73, 74

Service canadien des glaces • 62, 63

Service hydrographique du Canada (SHC) • 29, 41, 54, 78

Services de communications et de trafic maritimes • 8, 10, 14, 19, 22, 30, 32, 39, 43, 46, 57, 58, 59, 60, 61, 81, 84, 86, 92, 97, 98, 108, 109, 110, 113, 114, 115, 125

Services de déglaçage • 4, 8, 45, 46, 62, 63, 65, 103, 108, 109, 110, 114, 115, 123

Services de gestion du cycle de vie des biens • 20, 92, 93, 100, 104

Services maritimes • 1, 5, 6, 11, 12, 14, 22, 25, 35, 36, 37, 38, 40, 48, 54, 62, 63, 66, 73, 78, 82, 83, 92, 105, 107, 110, 115, 117, 120, 121, 123

Services techniques intégrés • 5, 6, 16, 35, 49, 54, 57, 58, 63, 75, 78, 84, 92, 100, 107

Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux • vii, 35

Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale • 15, 17, 18, 86, 118, 125

Stratégie pour le Nord • v, 23, 24

Structure de gestion • 30

Sûreté maritime • v, 6, 8, 11, 12, 13, 24, 27, 43, 45, 46, 57, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 97, 101, 102, 107, 108, 109, 110, 113, 115, 123, 124

Système de suivi des incidents (CasTrack) • 44

Système d'identification automatique • 12, 50, 59, 77, 79, 81, 110

Système d'identification et de repérage à longue distance des navires • 12, 24, 77, 79, 80, 81

Système d'information sur la navigation maritime (INNAV) • 124

Système d'information sur les activités de la flotte (SIAF) • 89, 125

T

Transports Canada • 4, 7, 25, 26, 29, 41, 43, 52, 56, 58, 73, 74, 78, 83, 90, 92, 99, 112, 120

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) • 44, 54, 55, 125

V

Vérificatrice générale • vii, viii, 9, 11, 20, 116, 117, 120, 123

1962 - 2012

50

Garde côtière canadienne
Un passé honorable, un avenir engagé